SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 9 y 40 minutos)

La Comisión de Constitución y Legislación del Senado está analizando el proyecto de ley de Sistema Único de Cobro de Ingresos Vehiculares (SUCIVE) y Subsidios para los Sistemas de Alumbrado Público Departamentales. Se trata de una iniciativa que fue remitida por el Poder Ejecutivo con declaratoria de urgente consideración, por lo que existe un plazo predeterminado -también tenemos que cumplir con los horarios- para que el Senado de la República se expida, que vence el próximo viernes 2 de diciembre. Por este motivo, hemos invitado a la Secretaría de la Presidencia de la República y a la Prosecretaría, así como también a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, en virtud de que han estado participando activamente en la elaboración de este proyecto de ley. Además del contador Enrique Cabrera, Coordinador del Área de Políticas y Planificación del Desarrollo Territorial de la OPP y del doctor Rodolfo Perdomo, asesor de la Prosecretaría de Presidencia de la República, asistirán en el día de hoy el economista Gabriel Frugoni, Director de la OPP y el Prosecretario de Presidencia, doctor Diego Cánepa.

Vamos a empezar a trabajar sobre el proyecto de ley y, por tanto, la idea es conocer sus apreciaciones acerca del contenido, pues ya ha sido puesto de manifiesto por los invitados anteriores cómo se tramitó y cuál fue el acuerdo alcanzado, aunque esto -obviamente- no quita que si quieren hacer referencia al tema puedan hacerlo. En el día de hoy ya estamos, pues, ingresando a la consideración del articulado y a las posibles modificaciones que se puedan realizar.

SEÑOR CABRERA.- En primer lugar, vamos a hacer una breve intervención para que se conozca el marco en el que el Poder Ejecutivo envió este proyecto de ley con declaratoria de urgente consideración, así como su motivación.

Básicamente, esta iniciativa surge de un trabajo realizado en acuerdo con la Presidencia de la República y tiene como uno de sus objetivos principales resolver el problema de la aplicación de los valores de las patentes a nivel de las Intendencias. Concretamente, se trata de un pedido que el Congreso de Intendentes realizó al señor Presidente de la República quien, en función de la solicitud planteada y de una serie de intercambios que se produjeron con la Presidencia de la República, estableció una agenda de trabajo para resolver este tema. Fue así que el 13 de enero de este año el Congreso de Intendentes resolvió por unanimidad apoyar una agenda de trabajo sugerida por el Presidente Mujica. Con posterioridad, en el mes de abril, resolvió que los representantes para este tema del valor de las patentes de rodados serían la Mesa del Congreso y aprobó una serie de lineamientos que caracterizan a este proyecto de ley.

A través de esta iniciativa lo que se buscaba era -y es- definir un solo valor de patente y de aforo que estuviera administrado centralmente por una unidad dependiente del Congreso de Intendentes y que el financiamiento de las diferencias en términos de mecanismos de transición que se dieran a este nuevo sistema deberían definirse por parte del Gobierno Nacional, sin la participación de los Intendentes.

Más allá de la discusión acerca de que algunos aspectos de esta norma debían ser remitidos a cada Junta Departamental para su aprobación y dado que se trata de un tema para el que se necesita cierto respaldo político, el Presidente de la República planteó que el resultado del acuerdo a que se arribara debería ser sometido al Parlamento a los efectos de que las fuerzas políticas en él representadas pudieran expresarse con relación a su contenido. De esta forma, entonces, se daría un cierto grado de fortaleza al proyecto de ley.

En términos generales, este es el contexto en el que ha llegado este proyecto de ley, donde no solo se plantea el tema de la Patente de Rodados -quizá políticamente sea el más significativo- sino que también se intentan resolver los problemas de endeudamiento de las Intendencias con UTE y definir una forma de gestión del sistema del alumbrado público en un marco mucho más eficiente. Esto significa establecer claramente las competencias de UTE y de las Intendencias en cada uno de los

temas vinculados al alumbrado público, así como una propuesta de mejora de la inversión y de la eficiencia de la gestión. Estos dos componentes ya fueron enviados y son el resultado de un proceso de trabajo planteado por la Presidencia de la República y las distintas Intendencias. Asimismo, hay otros trabajos vinculados a la caminería y a la disposición final de residuos.

Tal como he mencionado, este proyecto de ley fue elaborado a nivel de Presidencia de la República y sometido al análisis del Congreso de Intendentes que lo aprobó en general para luego remitirlo a la Cámara de Representantes. Allí ya fue discutido y ahora se encuentra a estudio de la Cámara de Senadores.

Quedamos a disposición para responder cualquier pregunta referida al articulado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de pasar a las preguntas, quiero decir que hay algo que para nosotros es fundamental -también lo es para el Congreso de Intendentes y así lo manifestaron el pasado lunes en oportunidad de asistir a esta Comisión-: poder disponer de la nueva planilla de aforos. No sé si ustedes la tienen y si la pueden entregar o si está en vías de elaboración, pero insisto en que es fundamental contar con ella para conocer su contenido previo al tratamiento de fondo del proyecto de ley.

SEÑOR CABRERA.- Lo primero que debo decir es que en este proceso los Intendentes toman definiciones en función de un cálculo económico planteado por las propias Intendencias; lo segundo es que la información de que se dispone fue la relevada hasta el año 2010. Según tengo entendido, ese fue el material que llegó a la Cámara de Representantes y que luego fue remitido a la Comisión respectiva, por lo que no habría problema en enviarla nuevamente.

En este momento estamos procesando el año 2010 y lo que va de 2011 a los efectos de que las Intendencias, a través del mecanismo determinado en el proyecto de ley, puedan aprobar la tabla de aforos y los valores de la patente.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Cuándo estaremos en condiciones de contar con esa planilla?

SEÑOR CABRERA.- La podemos remitir inmediatamente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pero hay nuevos aforos que van a regir a partir de la vigencia de la ley.

SEÑOR CABRERA.- Ese aspecto podemos plantearlo la próxima semana.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pero tenga en cuenta que el plazo vence el 2 de diciembre, por lo que necesitaríamos esa planilla de aforos antes de esa fecha. Es más, esto es algo que ha sido urgido por los propios Intendentes en ocasión de su comparecencia.

(Ingresa a Sala el señor Prosecretario de la Presidencia de la República, doctor Diego Cánepa)

Damos la bienvenida al señor Prosecretario de la Presidencia de la República, doctor Cánepa, y haremos un breve resumen sobre lo actuado hasta el momento.

Los representantes que están aquí con nosotros realizaron una primera introducción sobre la forma en que se procesó este proyecto de ley. Entraremos entonces al estudio de su articulado, pero antes de hacerlo -tal vez el doctor Cánepa esté en condiciones de auxiliarnos en la materia- queremos plantear que al Congreso de Intendentes le urge conocer la tabla de aforos que va a regir a partir de la aprobación del proyecto de ley; también a nosotros nos urge, porque si no lo estaríamos aprobando a ciegas.

Reiterero: es por esta razón que les planteamos -antes de cederles el uso de la palabra- si existen posibilidades de que nos remitan ese material lo antes posible.

Tiene la palabra el señor Prosecretario de la Presidencia de la República, doctor Cánepa.

SEÑOR CÁNEPA.- Muchas gracias.

En primer lugar, pido disculpas a los integrantes de la Comisión por haber llegado unos minutos tarde a esta citación. Lamentablemente, estaba en una actividad que no me permitió salir en el tiempo que tenía previsto, aunque sé que esto no es excusa. Me alegro de que el Parlamento -luego de mi corta actuación en un solo período- haya cambiado su tradición de comenzar tarde las sesiones; parece que ahora las Comisiones empiezan en hora, aspecto que creo importante destacar.

En segundo término, quiero agradecer al señor Presidente y a toda la Comisión por habernos invitado a exponer sobre un tema tan importante como es este proyecto de ley, que el Gobierno entiende es fundamental. Tan es así que se trata del único que se ha remitido al Parlamento en este Período con declaratoria de urgente consideración, en función de lo que establece la Constitución de la República. Si el señor Presidente nos lo permite, expondremos las razones por las cuales el señor Presidente de la República y los Ministros entendieron que era necesario.

Por otro lado, y sin ánimo de aburrir a la Comisión, nos parece muy importante repasar -si bien esto consta en las versiones taquigráficas de la discusión en la Cámara de Representantes y más allá de que quizá el contador Cabrera ya lo haya manifestado- el proceso por el cual el Gobierno llega a este proyecto de ley y cuáles son los elementos que lo constituyen. Luego sí responderemos la pregunta formulada por el señor Presidente en lo que refiere a la construcción de este proyecto de ley.

Quiero transmitirles cómo nació este asunto. En octubre de 2010, el señor Presidente de la República se reunió con el Congreso de Intendentes en pleno en la Estancia Presidencial de Anchorena. Este encuentro se celebró a pedido del Congreso en virtud de que -como los señores Senadores recordarán- estaba en proceso la discusión presupuestal y había una serie de planteos a realizar. La agenda incluía cinco temas centrales para tratar con el señor Presidente de la República.

El primero de ellos fue la voluntad expresa de los diecinueve Intendentes presentes en esa reunión de encontrar una solución a la llamada guerra de patentes o, dicho de otra manera, la voluntad política manifestada de lograr la unificación de los valores de patentes en todo el país.

El segundo tema tiene que ver con una vieja reivindicación del Congreso de Intendentes planteada desde su creación e institucionalización a nivel constitucional en 1996: el costo que supone para las Intendencias el mantenimiento del alumbrado público y su relación con UTE.

Como los señores Senadores saben -porque muchos de ustedes llevan varios períodos como Legisladores y también tienen mucha experiencia- este tema no es nuevo en el país. Esto lo veremos en la segunda parte del proyecto de ley, que no refiere solo a las patentes sino que también contiene dos temas muy importantes.

Hasta el año 1975 la responsabilidad y el costo del alumbrado público en nuestro país estaba en manos de UTE, no de los departamentos o municipios. A través de un decreto ley de la época de la dictadura se transfirió esa responsabilidad a nivel municipal. En función de esa realidad, desde el año 1985, los integrantes del Congreso Nacional de Intendentes han venido manifestando de manera insistente que debería compensarse esa realidad, cosa que no se hizo en la dictadura. Aclaro que el tema del alumbrado público es un viejo tema que fue planteado en su momento por una gran mayoría de Intendentes, no por todos. Se apuntaba a, digamos, devolverle a la UTE la responsabilidad del alumbrado público porque las Intendencias no podían hacerse cargo de esta tarea habida cuenta de que a pesar del subsidio que se había comenzado a aplicar en el año 2005 -estamos hablando del 30% sobre el costo medido de la energía que se utilizara en ese rubro- la gran mayoría no habían podido pagar ni siquiera el gasto corriente de energía.

El tercer tema que se abordó -común a todas las Intendencias- fue el de la maquinaria vial vinculado a la caminería rural, que también fue y es planteado permanentemente como una gran preocupación. Todos sabemos que la caminería rural es una responsabilidad establecida a nivel departamental y no nacional y, por lo tanto, implica un costo importante para las Intendencias.

El cuarto asunto planteado fue el relativo a las corporaciones viales regionales. En ese momento, en 2010, se esperaba que se aprobase durante el año 2011 la ley relativa a los contratos de participación público privada para contemplar estos aspectos, cosa que sucedió.

El quinto tema considerado se vinculaba a la regionalización. En ese entonces se discutían fuertemente en el Presupuesto Nacional las propuestas del señor Presidente de la República de contar con coordinadores regionales designados por él, idea que en esa reunión fue respaldada por los diecinueve Intendentes departamentales. El señor Presidente nos designó a nosotros para la coordinación política con los Intendentes con el objetivo de que con todo el resto del Gobierno -los Ministerios, la Oficina de Planeamiento y Presupuesto o el ente público al que le correspondiese- pudiésemos crear cinco Comisiones para trabajar en paralelo. Fue por ello que en diciembre nos contactamos con la Mesa del Congreso Nacional de Intendentes de la época -que presidía el Intendente de Tacuarembó, profesor Wilson Ezquerra y en el que actuaba como Vicepresidente el doctor Marcos Carámbula, Intendente de Canelones, y como segundo Vicepresidente el Intendente de Salto, Germán Coutinho- y trasmitimos la preocupación de que urgía comenzar la discusión del tema de las patentes para hallarle una solución.

Personalmente le planteamos al Presidente de la República y a los Intendentes que, más allá de lo que se había hablado en la Estancia Anchorena, necesitábamos una expresión política clara, contundente y específica del Congreso Nacional de Intendentes que implicara una decisión formal solicitando la participación del Poder Ejecutivo o de la Presidencia de la República. El 13 de enero de este año el Congreso Nacional de Intendentes se reunió y por unanimidad -esto consta en la Resolución respectiva- resolvió, en primer lugar, solicitar a la Presidencia de la República que hiciese un aporte y encontrase una solución a la llamada “guerra de las patentes”, apuntando a hallar un valor único para ese concepto en todo el país; en segundo término, designar a la Mesa del Congreso Nacional de Intendentes como su representante en las negociaciones para presentar un proyecto de consenso que luego pudiera plasmarse en un acuerdo con el Gobierno Nacional; y, en tercer lugar, como su punto más importante -y esto quiero destacarlo particularmente- solicitar a la Presidencia de la República que el acuerdo a que se llegase para una patente única o el mecanismo que se adoptase estuviese vinculado al cumplimiento de gestión, lo que ya existía con respecto a las partidas previstas en el Presupuesto Nacional del año 2005 y que se había utilizado nuevamente en el año 2010.

Quiero recalcar que este fue un pedido expreso, formal y político del Congreso Nacional de Intendentes al Poder Ejecutivo: la utilización y vinculación de partidas nacionales como las correspondientes al compromiso de gestión.

Por lo tanto, no estamos de acuerdo con algunas expresiones que se han vertido luego de que participamos en la Comisión correspondiente del Parlamento -esta es la primera oportunidad que tenemos de poder responderlas- por parte de algunos profesores o catedráticos que fueron invitados a la Cámara de Representantes. Quiero dejar en claro que las rechazamos totalmente porque consideramos que fueron opiniones que excedieron el carácter técnico y que supusieron valoraciones políticas con respecto a nuestra actuación o a elementos contenidos en este proyecto de ley.

Quería aclarar esto y que conste en la versión taquigráfica para prever una posible discusión en el futuro. Como dije, todos los Intendentes, por unanimidad, votaron la solicitud y la vinculación mencionada con cualquier acuerdo al que se pudiese llegar en el futuro.

Durante todo el mes de febrero trabajamos junto con la Mesa del Congreso de Intendentes en ese tema y el 7 de marzo de 2011 viajamos a Tacuarembó en ocasión de celebrarse la Fiesta de la Patria Gaucha y presentamos al Congreso de Intendentes una resolución formal -que podemos acercar a los señores Senadores si lo desean y para que no haya sorpresas, ya que corrió el rumor de que todos estos temas que figuran en el proyecto de ley surgieron a último momento- que hace un momento cité de memoria. En punto 4. dice: “El cumplimiento del compromiso precedente,” -habla del

acuerdo de unificación de patentes que se solicita al Poder Ejecutivo- “y de lo que se acuerde en el trabajo junto con el Poder Ejecutivo, deberá ser tenido en cuenta al determinar la distribución de recursos que aporte el Gobierno Nacional a los Gobiernos Departamentales”. Esto fue resuelto por unanimidad del Congreso de Intendentes el día 13 de enero de 2011.

Reitero que el día 7 de marzo, se le presenta una hoja de ruta al Congreso de Intendentes para que la apruebe porque luego de haber llegado a las conversaciones quisimos dar un paso más. Quienes son abogados saben que hay una vieja práctica que consiste en establecer minutas de avance en la negociación de un contrato, pero estas deben ser válidas para ir dando pasos claros, a pesar de lo cual el contrato puede no concretarse. Sabido es que ir dejando explícitamente claros los pasos que se han ido acordando y las hojas de ruta permiten que luego no se pueda sostener que algunos temas no fueron discutidos previamente o con el tiempo suficiente.

Fue de esta forma que procedimos en la elaboración de este trabajo y el día 7 de marzo presentamos lo que en su momento se denominó “bases para la elaboración de una propuesta” y la hoja de ruta para llegar allí. En esas bases se trasmitía, en primer lugar, la necesidad de un compromiso unánime de los Intendentes en la solución del problema, con el cual ya contábamos debido a la votación del 13 de enero. En segundo término, que la solución -hecho muy importante que ya se había anunciado a los señores Intendentes y todos estuvieron de acuerdo- no debería evitar la necesidad de discutir en el futuro con todos los Intendentes del Gobierno Nacional, y seguramente también del Parlamento, la estructura del financiamiento de algunos de los Gobiernos Departamentales. En este sentido quiero hacer una pequeña digresión en cuanto a que este país va a tener que discutir a fondo -más allá de los legítimos intereses políticos que existen a nivel nacional, departamental y local- cómo es y cómo se conforma el financiamiento departamental a mediano y largo plazo. Hoy, como producto de la evolución de los últimos 25 años, las partidas nacionales y todos los impuestos nacionales están superando, en más del 60% de las Intendencias, el 50% de los ingresos que sostiene el aparato político administrativo de cada departamento.

En tercer lugar, también se sostuvo que cualquiera fuese la solución -más allá de que no fuese necesaria una solución legal- el Gobierno planteaba la conveniencia de la aprobación de una norma legal a través de la cual todos los acuerdos a que se arribara contaran con el respaldo de los partidos políticos, de una amplia mayoría, no por unanimidad. Y en cuarto término se estableció que el Gobierno Nacional se comprometía a realizar los aportes económicos necesarios para la transición entre los sistemas.

La propuesta establecía los siguientes requisitos -no hablamos de condiciones- necesarios para avanzar en el trabajo. En primer lugar, su aplicación debía ser a partir del 1º de enero de 2012. ¿Por qué? En primer lugar, por razones económicas -luego vamos a explicitar las necesidades de la transición- ya que el Gobierno debe garantizar un subsidio -que está determinado en este proyecto de ley- para los próximos años y que se calcula estará previsto hasta el 31 de diciembre de 2015 pero que, seguramente, no va a ser utilizado hasta esa fecha sino que, según nuestras proyecciones, será utilizado solo los dos o tres primeros años. En segundo término, por razones políticas. Si no se inicia el 1º de enero de 2012 deberá pasarse para el año 2013. Sabido es que, natural y legítimamente -sin ánimo de realizar valoraciones negativas- cuanto más cerca estemos del año electoral, los propios ciclos políticos hacen que sea mucho más difícil lograr acuerdos. Esta es la dinámica del país con respecto a las necesidades de los partidos políticos tanto a nivel nacional como departamental, ya que estamos ingresando en el proceso de la presentación electoral de todos nosotros.

Otro de los elementos -ya mencionado a partir del 7 de marzo y se terminó saldando en setiembre de este año- es el establecimiento del marco dispuesto por la Constitución de la República en cuanto a los aforos vehiculares, a las alícuotas que les son aplicables para el cálculo del tributo, a que los sistemas de descuento por pronto pago y buen pagador sean únicos a nivel nacional y a todos los sistemas conexos. ¿Qué significa esto? En, realidad, la patente resulta del valor del aforo -que es el valor determinado que tiene el vehículo- multiplicado por una alícuota que, en este caso, establece cada Intendencia. Pero sucede que en nuestro país no hay un aforo único ni existen alícuotas únicas y, por ende, se genera una enorme dispersión en la realidad de las patentes. Se ha planteado la necesidad de tener un aforo único nacional -que sería muy sencillo, y más adelante les explico por qué- tema sobre el que hay alguna experiencia, puesto que durante un tiempo hubo acuerdos en este sentido.

Un tema más difícil lo constituye el de la alícuota única y ni que hablar el de las innumerables formas de trampear cualquier acuerdo al que se pudiera arribar en los últimos años. Se cumplía con la alícuota única y con el aforo único, pero se utilizaban mecanismos de pronto pago o de buen pagador. Por ejemplo, si alguien pagaba toda la patente al contado se le otorgaba un 30% de descuento; si alguien llevaba cinco años pagando la patente se le concedía un 20% de descuento o se le reconocía la calidad de buen pagador en otro departamento para inscribirse, y todo eso genera distorsiones en el valor real de la patente.

Otro requisito -que anunciamos el día 7 de marzo- era la creación de un instrumento, una entidad o un contrato con agente fiduciario que permitiera la existencia de un único sistema nacional de cobro del tributo y no de la recaudación. En este sentido, quiero hacer una aclaración: el proyecto de ley no genera un fondo común de recaudación porque eso sería inconstitucional; no lo hace. Lo que establece el artículo 297 de la Constitución es que la potestad tributaria del departamento es sobre la recaudación y no sobre el cobro, que son conceptos jurídicos completamente distintos. De hecho, muchas Intendencias han tercerizado el cobro en sus departamentos, lo que implica que la recaudación es de potestad tributaria departamental; por tanto, debe ir al departamento y de ninguna manera puede ser menoscabada por el Gobierno Nacional. Así está garantizado en el propio proyecto de ley.

Como dije, el 7 de marzo planteamos crear un fideicomiso de administración que nos permitiera contar con un único sistema nacional de cobro del tributo y de las multas asociadas a este por infracciones de tránsito; luego explicaremos lo que implica la sinergia positiva con relación a la seguridad vial y las mejoras que tiene el cobro de multas en nuestro país, que son de muy baja prevalencia.

También planteamos la necesidad de una alícuota única cuyo valor no estuviera en los mínimos ni en los máximos existentes en el país, así como el establecimiento de límites a las eventuales pérdidas de recaudación, calculadas sobre la declaración jurada de diciembre de 2010 por parte de las Intendencias, y la existencia de un aporte económico -un subsidio directo del Gobierno Central- para el período de transición entre el 1º de enero de 2012 y el 31 de diciembre de 2015, que es la potestad que tiene el Gobierno de acuerdo con su ciclo presupuestal. Si bien habrá un nuevo Gobierno a partir del 1º de marzo de 2015, todos sabemos que el primer año se gobierna con el presupuesto anterior y se discute el nuevo, que empezará a regir el 1º de enero del año 2016.

Por último, se determinaba que en caso de que la adhesión al contrato de fideicomiso de administración fuera tomada como un compromiso específico sobre el tema, el incumplimiento haría que la partida que le corresponde al gobierno departamental incumplidor se calculara en base al 2% y no al 3,33% que establece el artículo 756 de la Ley Nº 18.719 de Presupuesto Nacional.

Como ven, el día 7 de marzo estaban todos los elementos constitutivos del proyecto de ley que los señores Senadores tienen a estudio; no hay ninguna sorpresa por parte de nadie ya que los diecinueve Intendentes -ello nos consta porque tenemos la Resolución- aprobaron esta hoja de ruta para seguir discutiendo sobre cómo se iba a consolidar este acuerdo. ¿Qué faltaba? Lo que nunca había ocurrido: que se dispusiera de datos fehacientes acerca del valor de aforo y de alícuota en cada departamento y sobre cada vehículo. Aquí surgió una nueva discusión, que era si se unificaba solo para el futuro o si se hacía también hacia atrás. Se llegó a la conclusión de que para que no hubiera distorsiones, se debía unificar completamente el sistema mediante dos subsistemas paralelos en el tiempo: uno desde el 1º de enero de 2012 hacia adelante -sobre el cual el proyecto de ley es muy claro- y otro hacia atrás en base a criterios simplificadores que debíamos acordar. Para ello, necesitábamos saber en qué universo nos encontrábamos. El plazo para presentar la información fue de quince días aunque, en realidad, transcurrieron los meses de marzo y abril y recién a fines de mayo las diecinueve Intendencias -por primera vez en la historia- enviaron a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto la declaración jurada de sus Departamentos de Hacienda que contenía los valores de alícuotas aplicables a todos sus vehículos, los valores de aforo y cuánto cobraban por patente por cada vehículo empadronado en su departamento. Quiero destacar esto como un hito histórico porque en el país nunca se había logrado conjuntar esta información. Quiero destacar -y que conste en la versión taquigráfica- que esto implicó una enorme voluntad política por parte de los diecinueve Intendentes porque comprendieron el momento histórico que se estaba viviendo y las posibilidades ciertas de llegar a un acuerdo definitivo que se plasmara en un proyecto de ley. El hecho de haber llegado a esos datos

-que luego explicará el contador Cabrera - fue la primera señal seria, formal y clara de que estábamos a las puertas de un gran acuerdo. Lo que encontramos fue una realidad mucho peor de la que nos podíamos imaginar. Voy a citar un ejemplo y pido disculpas a los señores Senadores pero, por razones obvias, no quiero acusar a ningún Intendente o Intendencia en forma particular. En una misma Intendencia y durante el mismo mes, un auto de igual modelo y año llegaba a tener cinco valores distintos de patente de acuerdo con el día en que se empadronaba. Esa dispersión enorme en donde en un mismo departamento y durante el mismo mes había cinco valores distintos de patente -dependiendo de distintas realidades que pueden ser justificables pero que generaban una enorme distorsión- nos llevó a la unificación, a la que luego nos vamos a referir.

En el mes de julio terminamos de analizar el enorme trabajo realizado por la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y sus equipos técnicos; quiero destacar la tarea titánica que llevó adelante -que en su momento fue reconocida por todos los señores Intendentes- de cruzar información con todos los datos y variables posibles -que estaban en papeles que parecían sábanas más grandes que la mesa alrededor de la cual estamos reunidos- para unificar y encontrar una simplificación que pudiera ser presentada en el mes de julio, ya que debía tener un sustento. Este es el proyecto de ley que da el diseño jurídico pero hay muchos aspectos que están por fuera y que son el sustento sobre el cual me está preguntando el señor Presidente y que luego vamos a responder. Ese mismo mes la Mesa de negociación del Congreso de Intendentes nos sugirió la aprobación, pero dijimos que no porque queríamos reunirnos con cada uno de los Intendentes para presentarles este acuerdo y que conocieran el impacto de su implementación.

Durante el mes de agosto y mediados de setiembre el Ministerio de Economía y Finanzas, la Presidencia de la República y la Oficina de Planeamiento y Presupuesto trabajaron en este tema. Como es de conocimiento de los señores Senadores, en este momento todo el equipo económico está haciendo la presentación en la Asociación Cristiana de Dirigentes de Empresa, motivo por el cual no pudo asistir a esta sesión ninguno de sus integrantes. En cada una de las reuniones contamos con el apoyo de todos los señores Intendentes -me refiero a las diecinueve reuniones que tuvimos con cada equipo de los Gobiernos Departamentales- y esa información está a disposición.

Por último, quiero destacar que paralelamente -y disculpen la extensión del planteo pero quiero dejar claro los aspectos políticos- se trabajó y se avanzó mucho -no hablo solo a título personal sino también del Gobierno- en el tema de la patente. Aquí hay más de un Senador que ha sido Intendente y sabe -tal como decíamos al comienzo de la sesión- el impacto que tiene solucionar las deudas crónicas con UTE y el acuerdo de una duplicación del subsidio al alumbrado público. Sin dudas, el Gobierno Nacional ha hecho un gran esfuerzo. Esto implica un subsidio directo; claramente es una transferencia desde la Administración Central y el Gobierno Nacional a las Intendencias. Trasmitimos la necesidad de continuar con la política iniciada en 2005 -que repito, se votó en el Presupuesto Quinquenal- de un subsidio de un 30% al alumbrado pero, ¿bajo qué modalidad? Seguramente ustedes lo tienen muy claro, pero yo lo tuve que aprender: se paga el 30% con algunas condiciones. La primera de ellas es estar al día con los organismos del Estado, fundamentalmente con el Banco de Previsión Social. Esto solucionó las viejas deudas y por lo menos llevó a que las Intendencias hicieran convenios con el BPS. La solución se fue encontrando durante el año 2005. Otra condición era que se pagase el porcentaje de subsidio sobre lo medido. Seguramente para los tres señores Senadores aquí presentes que fueron Intendentes este es un tema muy claro pero, como todos saben, en gran parte del país hace seis o siete años se había instalado alumbrado público pero no se había conectado a la medición que hacía UTE. De esa manera se generaban las viejas discusiones que conocemos entre los Intendentes y la UTE porque esta calcula directamente y sin medir un valor equis que para aquéllos es bastante esotérico, puesto que se trata de una paramétrica a la que resulta bastante difícil acceder. Por ese sistema, los jefes departamentales veían que si había medición, el valor por bombilla o foco era mucho menor que si no se hacía el control. Por consiguiente, había un estímulo para hacer la conexión a la red principal de UTE. Al mismo tiempo, con esto se ha entendido la necesidad de ir generando una política energética de eficiencia en todo el país. Este proyecto de ley determina una duplicación del subsidio en los próximos años con ciertas condiciones. En primer lugar, da una solución a un endeudamiento crónico, reconociendo y saldando, en algunos casos, discusiones históricas en algunos departamentos. Algún señor Intendente mantiene un viejo reclamo frente a la UTE que todavía no ha podido ser satisfecho. Hay departamentos que tenían deudas crónicas y si bien en algunos casos alcanzaban acuerdos con la UTE, luego no podían concretarlos.

Fue así que en el año 2010 nos encontramos con que a pesar de los esfuerzos realizados y del subsidio, solamente cinco de las diecinueve Intendencias estaban al día con la UTE. Creo que este es un dato importante, porque se trata de Intendencias de todos los partidos políticos; reitero que solamente cinco estaban al día con UTE. Sin dudas, esto deja claro que se trata de un problema cultural y eso nos llevó a entender en el Gobierno que era necesario realizar un esfuerzo para solucionarlo. Entonces, por primera vez en veinticinco años este proyecto de ley resuelve integralmente el problema de la deuda. Lo hace a través del reconocimiento y la consolidación legal de la deuda, la que, obviamente, se ajusta por IPC para mantener su valor. Asimismo, se establece que todas las Intendencias puedan cobrar el primer 30% del subsidio; las que estén al día cobrarán el 40% y las que hayan firmado el convenio previsto en este proyecto de ley -que se convertirá en obligación- recibirán un 10% que estará vinculado al pago de la deuda.

Por lo tanto, desde el Gobierno estamos asumiendo el subsidio del pago de la deuda y con eso le quitamos su peso financiero a las Intendencias, logrando que ahora sí tengan que ponerse al día. Este es un tema que apunta al futuro, pero quiero dejar claro que en más del 70% de los casos -si me equivoco es en un pequeño porcentaje- la tasa de alumbrado no cubre el costo de la energía eléctrica. Como se sabe, por su naturaleza, la tasa implica un servicio y el ciudadano debe pagar por ello más allá de las críticas que se hacen en cuanto a que si alguien no tiene alumbrado donde vive igual debe hacer frente al costo. De todos modos, la realidad determina que son las Juntas Departamentales las que votan para aumentar el valor de esa tasa y por esa razón la gran mayoría de los Intendentes no han enviado sus presupuestos ni las Juntas han votado los aumentos correspondientes, incluso en algunos casos durante decenas de años. En ese sentido, hemos visto que más allá de los ajustes existe una gran necesidad de incremento de esa tasa de alumbrado, hasta por razones de seguridad. Por su parte, los Intendentes han seguido generando inversiones para el alumbrado público.

En definitiva, se debe mirar hacia el futuro y tratar de encontrar la forma de que la sociedad reciba mayores aportes e inversiones en esta materia, pero teniendo en cuenta la necesidad de sostenibilidad de esas iniciativas en el largo plazo.

Con respecto a la tabla de aforos cabe aclarar que lo que está aquí no es una tabla de aforo ni una tabla de alícuota, porque eso no corresponde a esta iniciativa. Lo que hace el proyecto de ley es instalar, en el caso de las patentes y del alumbrado público -para nosotros esto va a determinar un fortalecimiento de los Gobiernos Departamentales- un sistema de cobro vinculado a un compromiso de gestión y dos tipos de fondos: uno para financiar el subsidio necesario y otro para la articulación que en virtud de los avances tecnológicos con que hoy contamos podremos aplicar adecuadamente.

Asimismo, se está creando un mecanismo de fijación de valores. Por otra parte, como los señores Senadores saben, diecisiete de las diecinueve Intendencias ya han aprobado que las resoluciones adoptadas por el Congreso de Intendentes sean asumidas como propias del departamento; eso ya está votado y, por lo tanto, podemos informar al respecto con más detalle, además de que no se trata de algo ilegal o inconstitucional, precisamente, por estar votado por las Juntas Departamentales desde hace ya bastante tiempo.

De las diecinueve Intendencias, diecisiete tienen -bajo una tradición que no es de este Gobierno sino que viene desde el año 1985- la facultad de fijar la alícuota con la autorización correspondiente de la Junta Departamental.

Estamos trabajando paralelamente al proyecto de ley y el Gobierno está generando el fideicomiso y financiando la parte tecnológica como si la iniciativa fuera a aprobarse, porque aspiramos a que así sea. Concretamente, estamos trabajando con los técnicos del Congreso de Intendentes. Algunos son muy conocidos por los señores Senadores, como es el caso del señor Reyes, de San José, quien ha sido nombrado por el Partido Nacional para trabajar en el área del diseño junto con el Gobierno.

Quiero aclarar que la tabla de aforo va a ser fijada en conjunto con los Intendentes y que, en general, es muy sencilla. Existe el antecedente de Paso Severino, del año 2008, que no pudo ser mantenido. Como a octubre de cada año la Aduana ya tiene preparado el DUA -donde se establece el

valor de importación de todos los vehículos Categoría A, que son los autos y camionetas hasta determinado peso- la idea es fijar un porcentaje para calcular el valor del aforo. También hay que tener en cuenta el acuerdo del valor único de alícuota que generaría la tabla común de valores de patente. He hablado con varios de los señores Intendentes sobre este tema y ellos han asumido que va a haber una ley que permitirá la unificación. En estos días se está realizando el cierre de los valores del aforo, el cálculo de las alícuotas y las primeras simulaciones a nivel tecnológico para que al inicio de diciembre ya se esté trabajando en su puesta en práctica. Entonces, hay que acordar los valores con los señores Intendentes y para ello debemos trabajar paralelamente a la aprobación de este proyecto de ley.

Por otra parte, el artículo 9º -que es de transición hasta el año 2012- establece un mecanismo, por única vez, para que el Congreso de Intendentes y el Gobierno Nacional logren un acuerdo.

Por último, la Comisión es la que establece los valores de aforo para cada año. ¿Cómo va a funcionar de acuerdo con el proyecto de ley? Creo que es importante explicar que muchas de las complejidades fueron solucionadas por este diseño que -quizás no se note en una primera lectura- en realidad, fue muy discutido y acordado. Antes del 31 de diciembre de cada año un delegado de la OPP, del Ministerio de Economía y Finanzas y un representante de cada Intendente verá la tabla de aforo y el cálculo de alícuotas para los autos del siguiente año. Además, se le presentará al Congreso de Intendentes una propuesta de aforo y de alícuota y todos los elementos necesarios para el cálculo de valores. Aquí no hay nada para ocultar. ¿Cuál es el mecanismo que encontramos para que no sea inconstitucional? Ninguno; no es inconstitucional porque los compromisos para acordar van a estar en el contrato de fideicomiso y no en la ley. Por lo tanto, es absolutamente voluntario por parte de los Intendentes la posibilidad de acordar en el contrato. Incluso tienen la libertad de acordar el contrato de fideicomiso donde se obliga a no tener un cobro de alícuota fuera de lo que es el compromiso contractual. Por supuesto que desde el punto de vista constitucional y más allá de la existencia de esta ley o de cualquier contrato, lo pueden hacer. Estamos hablando del costo que implica el incumplimiento de un compromiso de gestión, de un contrato y el costo que la propia ley establece. Esto es lo mismo que sucedía cuando las Intendencias no pagaban el BPS o la UTE. ¿Lo pueden hacer? La historia demuestra que sí. No puedo hablar de antes de 1973 porque no tengo información, pero de 1985 hasta ahora a ninguna Intendencia le cortaron la luz por no pagar. Sin embargo, si un ciudadano no paga durante dos meses sí le cortan el suministro de energía eléctrica. Por razones políticas obvias resulta imposible actuar de esa forma frente a una Intendencia. Por lo tanto, no estamos quitando ningún derecho, sino generando las herramientas de acuerdos -en el marco de las disposiciones constitucionales- a fin de que el mecanismo resulte mucho más gravoso para la Intendencia que decida no cumplir lo establecido con respecto a algo tan necesario desde el punto de vista político.

Luego nos podrán hacer las preguntas puntuales sobre este proyecto de ley y los cambios introducidos en la Cámara de Diputados.

Desde nuestro punto de vista debemos destacar algo a todos los Intendentes, en particular a los de la oposición: que la única institución de conformación política electiva en donde el Gobierno nacional no tiene mayoría en estos momentos es el Congreso de Intendentes. Los órganos de contralor que no tienen mayoría revisten ese carácter, pero quienes resultan electos e integran un órgano constitucional son los miembros del Congreso de Intendentes. Reitero que es el único órgano constitucional de rango político electivo en el que el Frente Amplio no tiene mayoría, porque lo componen doce Intendentes del Partido Nacional, cinco del Frente Amplio y dos del Partido Colorado. Debo resaltar que la postura de los Intendentes de la oposición fue la que hizo posible este acuerdo histórico. También cabe señalar el aporte que por voluntad expresa realizara el señor Presidente de la República para lograr este acuerdo y lo que implica el esfuerzo económico que el Gobierno deberá realizar con relación a ambos capítulos del proyecto de ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- También deberán hacerlo las Juntas Departamentales.

SEÑOR CÁNEPA.- Quiero recalcar lo que dije: a nivel nacional -no departamental- el único órgano político de rango constitucional es el Congreso de Intendentes. Las Juntas Departamentales son órganos electorales departamentales, no nacionales, aunque no está en nuestro ánimo debatir sobre el asunto en el seno de esta Comisión.

Para terminar, quiero señalar que es voluntad del Gobierno contar con la aprobación de todo el Senado, como ocurrió en la Cámara de Diputados, aunque reconocemos que en el esfuerzo hecho para conjuntar distintas visiones todos han dejado algo en el camino en el gran esfuerzo realizado. Quizás este sea un gran ejemplo a nivel nacional de lo que la gente nos pide y nos exige normalmente en el sentido de que, a pesar de nuestras diferencias -que son legítimas porque tenemos visiones diferentes, no antagónicas, en muchos casos- demos ejemplos de que todo el sistema político llega a un acuerdo nacional muy fuerte. Se ha logrado un acuerdo entre un Gobierno y la totalidad de integrantes del Congreso de Intendentes, pese a la complejidad de este asunto a nivel local y departamental. Hay que tener en cuenta el gran paso que se ha dado para resolver, luego de 50 años, un asunto que parecía poco serio a la vista de todos. Si uno se pone a hilar fino puede encontrar muchas justificaciones, pero si mira las dimensiones territoriales de Uruguay, con las condiciones de vinculación y de transporte existentes, así como el escenario tecnológico con que cuenta para solucionar estos problemas, no alcanzar un acuerdo sería perder una oportunidad histórica que el país no puede dejar pasar.

Gracias señor Presidente y quedamos a las órdenes para evacuar cualquier duda sobre el tema. Sin ánimo de aburrir, de entenderse necesaria una explicación sobre cómo hacer una unificación hacia atrás de los valores de las patentes -lo que es muy complejo- el Director de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto puede informar sobre el tema y el proceso que, como dije, fue de una excelencia técnica y de una capacidad importante desde el punto de vista político.

(Ingresa a Sala el Director de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, economista Gabriel Frugoni)

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que son ustedes quienes deben definir cuál es la información que quieren aportar a la Comisión. Por tanto, si consideran importante ingresar en ese tema, por supuesto disponen del uso de la palabra para hacerlo.

SEÑOR CÁNEPA.- Si bien el tema es bastante complejo, entiendo que los señores Senadores deberían escuchar la conceptualización sobre cómo se llegó a la unificación y cuáles son los argumentos utilizados, pues los números por tramo de año -como apareció en la prensa- resultan datos fríos. Entiendo que tenemos la oportunidad de trasmitir a los señores Senadores el razonamiento y los fundamentos del caso -se podrán compartir o no- que, a nuestro juicio, deben quedar aclarados explícitamente en esta Comisión.

SEÑOR FRUGONI.- Pido disculpas por no haber llegado antes, pero la demora obedeció a que estaba participando del acto de apertura del Foro "Estrategia Nacional de Desarrollo y Estructura Productiva", que se está llevando a cabo en el Edificio Anexo.

Si bien no sé en qué puntos abundó el doctor Cánepa, haré referencia al período de transición, es decir, a lo que está detrás de los autos empadronados a partir del 1º de enero.

Brevemente, quiero comentar a los señores Senadores que dentro de la Categoría A, que comprende automóviles y camionetas, en el país hay registrados entre 620.000 y 630.000 unidades. Como podrán imaginar, la base de datos de cada departamento era bastante heterogénea, por lo que tuvimos que actualizar toda la información. Al hacerlo, encontramos que no estaban los aforos de todos los autos y que se utilizaban diferentes criterios. Por ejemplo, las marcas de autos aparecían escritas de veinte formas distintas e, incluso, muchos de los modelos tenían aforos subestimados. En fin, tuvimos que unificar la base de datos de los diecinueve departamentos porque era muy compleja, tarea que nos insumió bastante tiempo aunque significó un avance muy importante en la materia. Podemos decir que, luego de depurar y corregir varios errores, por primera vez se cuenta con una base de datos de todos los autos que circulan por el país. Evidentemente, hoy en día no se puede tener el aforo real correspondiente a cada uno de los autos porque la disminución artificial de su valor, entre otros aspectos, formó parte de lo que produjo la llamada “guerra de las patentes”, por lo que fue necesario recurrir a un mecanismo de simplificación. De haber tenido el valor real de aforo de los autos, la tarea llevada adelante con respecto a alrededor de 630.000 unidades hubiera sido más sencilla, pues no hubiéramos tenido que revisar cada uno de los modelos que existen a nivel de mercado, incluso el de aquellos que han quedado discontinuados.

El tema de las exoneraciones también era heterogéneo, pues en muchos departamentos regían hasta el año 1960, en otros hasta 1970 e, incluso, hasta 1975, en cada caso siguiendo criterios diferentes. Esa situación nos obligó a franjear por años y a hacer un esquema de simplificación. Finalmente se acordó que los autos empadronados hasta el año 1975 quedaran exonerados por entender que resultaría muy difícil que aquellos que hacía cinco, seis o diez años que no pagaban por ese concepto, volvieran a hacerlo en función del nuevo esquema. En definitiva, para determinar la exoneración tomamos en cuenta el máximo valor registrado en un departamento; así llegamos a que todos los autos empadronados hasta 1975 quedaran exonerados del pago de la patente.

Ahora bien, la contrapropuesta que se ha hecho -que fue muy bien recibida por parte del Congreso de Intendentes, pues va en la dirección de la seguridad vial y del registro correspondiente- apunta a que queden exonerados todos aquellos autos que justificadamente certificados estén en condiciones de circular. Sería necesario generar un mecanismo de test en todo el interior del país -porque existe solo en Montevideo- que permita justificar la circulación del vehículo. Para hacerlo posible se deben tener los registros de todos los autos a efectos de que las Intendencias puedan extender el esquema a años más recientes. Vuelvo a decir que en la base de datos figura 1975, pues es el año tope para la exoneración. Entonces, para estar exonerado no solo hay que poseer un auto anterior o igual al de 1975, sino también tener el permiso de circulación obtenido a través de un test estandarizado que el Congreso de Intendentes negociará con las empresas que están radicadas en diferentes partes del país.

Luego se franjeó por años, de la siguiente manera: de 1976 a 1980; de 1981 a 1985; de 1986 a 1991; de 1992 a 1995; de 1996 a 1999; de 2000 a 2003; de 2004 a 2007; y de 2008 a 2010. Al no tener el valor de aforo de esos autos, debimos remitirnos al único estimador de que disponíamos: la patente. Pero como a su vez esta se encontraba muy contaminada por esa denominada “guerra”, se generaron problemas, motivo por el cual -reitero- se decidió franjear por años para estandarizar los valores y evitar así el llamado “efecto vecino”. Si teníamos un rango de años muy amplio y le fijábamos una patente única, podía llegar a ocurrir que alguien dijera: “Yo pago una patente de $ 5.000, pero el vecino de enfrente, que tiene un auto que vale el doble, paga también $ 5.000”. Como el tratamiento de este tema era complejo, se acordó restringir los años para que el efecto producido por la dispersión del valor fuera el menor posible.

Hasta el año 1991 se establecieron montos fijos de patentes: los autos hasta 1975 están exonerados; los de 1976 a 1980 pagarán $ 1.000; los de 1981 a 1985, $ 1.500 y los de 1986 a 1991, $ 3.000, respectivamente. Hasta ahí se puede establecer un monto fijo porque la varianza en los valores de los autos no es importante y, seguramente, esos precios reflejan la mediana -es decir, el valor que se encuentra en el medio- de la muestra. Cabe aclarar que de los 620.000 o 630.000 autos existentes hasta el año 1991, tenemos el 39%. De esa manera, limpiamos de una forma estandarizada el 40%, pero no podíamos seguir utilizando ese mecanismo más adelante porque si se aplicaran patentes fijas para los años 2004 y 2007, no se vería reflejado el valor real de los automóviles. Para ello creamos un mecanismo bastante complejo -lamento aburrirlos con una explicación que es básicamente econométrica- que intentó simplificar la situación: se tomaron todos los modelos de los autos y se los estandarizó. Por ejemplo, se tomó un Volkswagen Gol -no importaba si era de cuatro puertas o dos, si marchaba con diésel o a nafta, si tenía aire o no ni las distintas cilindradas- y se simplificaron todos los modelos de la misma marca en uno solo. En cambio, cuando los autos son más recientes, tienen un efecto diferente, aunque para los de los años noventa o de principios del 2000 la distorsión de si tenía o no aire acondicionado, no era tan importante. En realidad, la variable que producía más distorsión era el propio valor de la patente más allá del correspondiente al aforo -por el efecto de la denominada “guerra de las patentes”- de si tenía aire acondicionado, dos puertas o cuatro. Como decía, se simplificaron los modelos de los autos, redujimos bastante más la muestra y se ordenaron por franjas de años, por ejemplo, de 1992 a 1995, que para nosotros es un universo en sí mismo. En esa franja que va de 1992 a 1995, se ordenaron todos los modelos de los autos de menor a mayor precio -recalco que estoy hablando de modelos y no de cantidad de autos-: por ejemplo, estará ubicado más a la izquierda un Volkswagen Gol, porque hay un mayor número de autos de esa marca, que un Mercedes Benz, que se situará a la derecha porque son una menor cantidad. Es un orden de modelos en el que repartimos los precios denominando “autos baratos” al primer decil, que corresponde al 33% de esa muestra; “autos medios”, a los que están en el medio y representan el 33,3%; y “autos caros”, a los del último percentil. A su vez, se ubicó a los “autos baratos” en el 20% del valor de su mediana. ¿Qué implicaba esto? Si el Volkswagen Gol estaba ubicado en el primer tercio de la franja de los considerados “autos caros” y en el país hubiera cien autos de esta marca ordenados por valor de

patente, va a tener el número 20. Quiere decir que habrá 80 autos Gol que van a pagar menos, 19 pagarán más y 1 pagará lo mismo, que es el percentil 20. El valor medio se fijó en el 40% y el más caro en el 70%. Este mecanismo se repitió para cada una de las franjas, dividiéndolas en tres. Ese criterio no solamente implicaba un tema de justicia de pago -los autos ubicados en el tercio de mayor valor pagarán el percentil 70 y los autos baratos el correspondiente al percentil 20- sino también de corrección porque en los autos caros había más distorsión con su precio de equilibrio. Para decirlo de otra forma, los autos que tenían más diferencia entre su valor real y el de equilibrio eran los caros, en primer lugar porque se han vendido muchos más autos de este tipo en los últimos tiempos -lo que se acentuó en la última franja de los años 2008 a 2010- y, en segundo lugar, porque en términos relativos, por ejemplo, si comparamos un Renault Laguna de 2004 a 2007 con otro de la misma marca pero de la franja 2008 - 2010 de otro departamento, veremos que este último paga menos al día de hoy. Esto pone de manifiesto que la guerra de patentes se había agudizado en los últimos tres o cuatro años, distorsionando aún más lo referente a los autos nuevos y caros.

En definitiva, esta situación nos llevó a definir este esquema donde se ubica en el percentil 20 a los autos más baratos, en el percentil 40 a los medios y en el 70 a los autos más caros. Se trata de un sistema perverso -ya lo habrá explicado el doctor Cánepa- donde, en definitiva, había un incentivo al efecto del polizonte porque lo que captaba un nuevo departamento luego tenía una fidelidad bastante menor con respecto a cualquier otro contribuyente de otro departamento. Es decir que del 100% que se captaba de pago en el primer año, al segundo se descalzaba entre un 40% y un 50% y así sucesivamente. En definitiva, el que dependía de ese presupuesto, al siguiente año tenía que seguir captando adeptos e incentivando la no formalización.

A su vez, esto viene enrabado con el tema de las multas porque Uruguay es de los países que cobra menos multas en relación a las que realmente pone. Se trata de la prevalencia -tema que supongo ya ha sido explicado- por multa puesta y hay muy pocas Intendencias que tienen convenios para cobrarlas de forma cruzada entre los distintos departamentos. En general, lo que sucedía era que al ser la multa de otro departamento seguramente no se podría cobrar porque no había convenio; inclusive, dicho por los propios equipos de las Intendencias con los que nos reunimos, los Inspectores ya no ponían multas a un auto que no fuera del lugar.

Todo esto nos lleva a la seguridad vial y a otro tema relativo al Autotest, Computest o como quiera llamársele, que habilita al auto a circular en Montevideo. En el área metropolitana ya había empezado a suceder que los autos con algunos años que debían ponerse en condiciones -frenos, limpiaparabrisas, luces, etcétera- fueran a empadronarse y sacar patente en otro departamento donde no les exigían ese test para circular, lo que también implica un costo adicional.

En definitiva, se trata de un sistema con un efecto perverso y voy a aportar algunas cifras para dar una idea de ello. Estamos por debajo del orden del 30% de lo que se debería cobrar si esta guerra de patentes no hubiera existido. En definitiva existe una ineficiencia del 30% en este esquema, pero lo voy a demostrar más fácilmente con algunos ejemplos que refieren a la cantidad de personas por vehículo. Si llegara un extranjero y observara el país ahora vería que los departamentos que tienen menos personas por vehículo -es decir dos- son Colonia, Flores y Maldonado. Esto demuestra la distorsión que existe en el tema de las patentes. Podemos mencionar otros ejemplos: en Canelones y Cerro Largo hay seis personas por vehículo, y en Artigas ocho. Es decir que la relación persona por vehículo es de un tercio de lo normal para departamentos como Colonia, Flores o Maldonado. No olvidemos que Montevideo está en siete personas por vehículo, Canelones seis y, por ejemplo, Artigas ocho. Ahí vemos el efecto de la distorsión que todo esto ha traído.

He tratado de resumir un tema que es bastante complejo; disculpen que haya mencionado tanto número pero es más o menos el esquema de la transición, lo que se está acordando con el Congreso de Intendentes y que tiene los costos que los señores Senadores ya conocen. Dentro de todo este esquema estamos hablando de un 30% -en realidad se trataría de un 28% o 29%- que va a pagar más y casi un 70% que pagará menos. Por supuesto que será complejo y se deben manejar las tablas, pero están identificados todos los autos y reitero que se trata de la categoría automóviles y camionetas.

SEÑOR CÁNEPA.- Si el señor Presidente lo estima conveniente podríamos empezar con las preguntas y cuestionamientos al proyecto de ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a comenzar con la ronda de preguntas.

SEÑOR CÁNEPA.- Algunos planteos los conocemos ya sea porque se han expuesto en la Cámara de Representantes o porque se han hecho públicos por parte de algunos señores Legisladores; de todos modos, estamos a las órdenes.

SEÑOR PRESIDENTE.- De todas maneras, les vamos a remitir -no sé si ya lo hicimos- la versión taquigráfica de la reunión en que nos visitaron los representantes del Congreso de Intendentes. Allí se plantearon varios temas; según me informa la señora Secretaria, ustedes tienen la versión taquigráfica.

SEÑOR CÁNEPA.- No la he leído todavía; no he tenido tiempo para hacerlo, pero no hay problema.

SEÑOR MOREIRA.- Quisiera consultar al señor Director de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto porque no entendí bien lo relativo a las franjas.

Comprendí lo de las franjas de cuatro años, la relativa a los autos más viejos. Pero desde 1991 en adelante, ¿la franja es trienal? ¿Eso quiere decir que pagaría lo mismo un Volkswagen Gol del año 1992 que uno de 1995?

SEÑOR FRUGONI.- Así es, señor Senador.

SEÑOR MOREIRA.- ¿Quiere decir que se toma un período de tres años con valores iguales a los efectos del aforo?

SEÑOR FRUGONI.- En realidad, sería 1992, 1993, 1994 y 1995. Son cuatro años. Un Volkswagen Gol de cualquiera de esos años, es decir, perteneciente a esa franja, pagará lo mismo por patente. Cualquier modelo va a pagar lo mismo. Para nosotros el universo es que si está en la misma franja, paga lo mismo, pero no ya con un criterio como se mencionaba en el que todos los autos de esa franja pagan cierta cantidad, no importando otros aspectos. Aquí se hace una disquisición mayor que tiene en cuenta el valor de los modelos: si fue ubicado en el primer, segundo o tercer tercio del ordenamiento por valores de ese modelo. Entonces, el Volkswagen Gol o cualquier otro modelo que esté dentro de esa franja, pagará lo mismo si pertenece a alguno de esos años; no es lo mismo si se trata de otro de los años 1996 a 1999, que es la siguiente franja, porque para ella corresponde otro cálculo.

SEÑOR PASQUET.- Quiero formular a los distinguidos visitantes alguna pregunta, más que nada de carácter jurídico para entender cómo funciona esto.

La preocupación básica que tenemos es la de la constitucionalidad de la solución que se propone. Desde el punto de vista político, me parece acertada, en la misma medida en que creemos profundamente desacertada y absurda la existencia de esta guerra de patentes, que más parece un episodio de Macondo en “Cien años de soledad” que un episodio normal en la vida de un país de gente razonable. Entonces, poner fin a esta situación nos parece atendible y deseable.

Desde el punto de vista político, estamos de acuerdo. Lo que nos preocupa -y tenemos la obligación de que nos preocupe- es la constitucionalidad de las soluciones y algunos dictámenes de importantes profesores como el doctor Juan Pablo Cajarville, por ejemplo, que nos generan graves dudas sobre la constitucionalidad de algunas soluciones de este proyecto de ley.

Sin ánimo de entrar ahora en la consideración a fondo de todos estos temas, sí queremos plantear alguna pregunta. Por ejemplo, queremos saber qué naturaleza jurídica tiene, a juicio de la Presidencia de la República, el SUCIVE, este Sistema Único de Cobro de Ingresos Vehiculares. ¿Qué es? ¿Es un sistema normativo, un conjunto de reglas, un patrimonio de afectación independiente o un

órgano del Estado, como lo dijo el doctor Carlos Delpiazzo, a cuyo juicio el SUCIVE es un órgano? Este sería el primer planteo.

En segundo lugar, de la lectura del literal B) del artículo 3º del proyecto de ley aprobado por la Cámara de Representantes -que establece que será cometido de la Comisión de Seguimiento del SUCIVE informar a este los valores de aforo vehiculares, las alícuotas y todo otro elemento necesario para calcular el valor del impuesto a los vehículos de transporte- se desprende que quien fija el valor del impuesto es el SUCIVE y, en consecuencia, sería quien también dicta el acto de determinación tributaria. Quiero saber si en la interpretación de nuestros visitantes eso es así y, de no serlo, quién fija el valor del tributo teniendo en cuenta todos los elementos que hay que considerar a ese efecto.

Finalmente -y no es poco importante- quiero saber cómo se recurre esto. Es decir, ¿cómo se recurre ese acto de determinación tributaria? ¿Efectivamente lo dicta el SUCIVE? ¿El SUCIVE es un órgano del Estado?

En primera instancia, esas son mis preguntas, señor Presidente.

SEÑOR CÁNEPA.- Quiero agradecer la pregunta al señor Senador Pasquet porque me da la oportunidad de contestar sobre este aspecto.

Antes que nada deseo hacer una precisión, una evaluación de carácter personal.

Considero que una de las grandes razones por las que no avanzamos en muchos temas es la manera en que tratamos el Derecho en este país, que tiene un atraso enorme en su estudio y metodología. Algunos de los Profesores citados, muy respetados por su trayectoria en Uruguay, en mi opinión no ayudan al avance cuando hacen interpretaciones que pueden ser muy buenas para escribir un libro y sentar posiciones doctrinarias -muy discutibles- pero que no propician progresos.

Voy a poner -a título personal- algunos ejemplos prácticos de cómo esta interpretación permanente y, en particular, en el Derecho Administrativo, es la defensa constante del *statu quo* y del no avance en ningún tipo de consideración.

Por suerte, nuestro sistema constitucional establece que la Suprema Corte de Justicia es la que define la inconstitucionalidad; todos sabemos el mecanismo que se aplica en virtud del artículo 257 de la Constitución y que debe existir un interés directo, personal y legítimo. Y cuando se está gobernando -en la acepción amplia del término "gobernar", es decir, incluyendo al Parlamento, el Poder Ejecutivo y, en definitiva, a todos los órganos- se debe tener muy claro que lo importante no solamente es no violar la Constitución , en su espíritu o en su forma, sino avanzar en ese camino.

A esta altura quiero contestar algunas preguntas específicas. En primer lugar, la naturaleza jurídica es un tema de discusión doctrinaria: no hay por qué incluir en una ley ni la definición ni el elemento correspondiente. En nuestra opinión, esta es una típica discusión de la doctrina; se podrán escribir todos los libros que se quiera acerca de todas las leyes. De hecho, se han escrito, de lo contrario, no existiría la doctrina en nuestro país. Pero es muy claro -como lo hemos dicho- que SUCIVE tiene la forma jurídica de un fideicomiso de administración.

En la ley correspondiente se han establecido los tres tipos de fideicomiso que existen en nuestro país: de administración, financiero y de garantía. Tanto es así que se ha buscado ofrecer más seguridades aun cuando para el fideicomiso de administración la ley no establece la obligatoriedad de estar registrado en el Banco Central del Uruguay. Como saben los señores Senadores y los señores doctrinos que han concurrido a este ámbito, la obligación de estar registrado en el Banco Central rige únicamente cuando se quiere constituir fideicomiso de garantía o de financiamiento. Para constituir el fideicomiso de administración podríamos juntarnos dos o tres cualesquiera de los que estamos aquí y no habría ningún tipo de control externo, excepto los que existen legalmente para todo tipo de organización social, tal como establece la propia ley relativa al fideicomiso. Sin embargo, para dar mayor tranquilidad, en el segundo inciso del artículo 1º se establece que "El SUCIVE será administrado por un fiduciario profesional, autorizado a operar como tal por el Banco Central del Uruguay, que será

responsable de transferir en forma inmediata los ingresos que reciba al Gobierno Departamental correspondiente."

Por lo tanto, estamos hablando de un fideicomiso de administración, no hay otra función que esa. Vuelvo a aclarar -el proyecto de ley lo dice hasta el cansancio- que aquí no se está creando ningún fondo que luego se deba distribuir, sino que se establece la administración del cobro. La recaudación seguiría siendo de la Intendencia y no podría ser de otra manera porque si no sería inconstitucional. Si aplicáramos un razonamiento por el absurdo -no quiero decir que esto lo hayan hecho los Profesores citados- diríamos que no sería posible, de ninguna manera, tercerizar el cobro por parte de las Intendencias, como he leído en las versiones taquigráficas de algunas sesiones. Esto lo hacen las Intendencias actualmente con todos sus tributos y en todos los departamentos; estamos hablando del cobro por parte de instituciones financieras.

Entonces, confundir la potestad tributaria recaudatoria con el cobro es, a mi entender, llamativo y lo atribuyo a algún tipo de desconocimiento o a cierta intencionalidad que no puedo creer que sea posible cuando los técnicos o doctrinos concurren a una Comisión a dar opiniones profesionales. Desde mi punto de vista, no creo que a nadie le sea posible separar su opinión personal sobre los temas de la visión técnica; a veces incluso tengo dudas con respecto a estas explicaciones que parecen tan poco sólidas y que resisten tan poco análisis, como la de confundir el cobro con la recaudación y sostener que no es posible tercerizar el cobro, que es algo que, repito, ya se está haciendo desde hace muchos años en las Intendencias. Esto es realmente llamativo.

SEÑOR PASQUET.- Señor Presidente: me siento en la obligación de hacer esta intervención porque mencioné el nombre del profesor Cajarville y después de lo que acaba de decir el señor Prosecretario de la Presidencia, si no se hace una aclaración podría pensarse que dicho profesional confunde esos conceptos de recaudación y cobro, o algo por el estilo. No solo no es así sino que aclara expresamente, en su muy conceptuoso dictamen, que si del proyecto de ley surgieran soluciones que atribuyeran al SUCIVE simplemente el cobro del tributo, no habría ninguna objeción que hacer porque sería lo mismo que tantas veces ocurre cuando se le confiere a las agencias privadas de cobro -que han proliferado en el país- la percepción de tal o cual tributo. se no es el problema. El Profesor a quien cité lo aclara expresamente; no sé si otros han confundido el punto, pero el doctor Cajarville no lo hace. Concretamente él dice que -estas son palabras mías- una cosa es pasar la factura a ABITAB para que realice la cobranza y otra cometerle a este sistema único de cobro que determine el tributo y que, habiendo recibido el valor de aforo del vehículo, la alícuota y demás, determine que el señor Juan Pérez debe determinada cantidad de dinero. En la interpretación realizada por el doctor Cajarville esto sería lo que se le comete al SUCIVE y expresa que esto no es un simple cobro, sino que se trata de un acto de determinación tributaria que cuando lo hace la administración departamental le permite al sujeto en cuestión impugnar ese acto a través de los mecanismos que nuestro Derecho Administrativo establece. En este caso, el acto de determinación tributaria se le comete a una entidad cuya naturaleza jurídica no está clara. Si bien podemos no dilucidar la cuestión de la naturaleza jurídica en el texto legal, se supone que los Legisladores tenemos que saber lo que estamos creando para que las soluciones que consagremos respondan a un designio claro y no a interpretaciones que puedan ser divergentes y que ambienten soluciones contradictorias.

Considero que si vamos a crear esto, debemos saber a quién recurre un ciudadano a quien se le diga que debe tanto por concepto de este tributo y él entienda que no es justo, no corresponde o no se ajusta a Derecho por la razón que sea. ¿Ante quién recurre? ¿Cómo lo hace? No estoy tomando partido a favor de una solución y en contra de otra; simplemente quiero saber dónde estamos parados, porque tenemos la obligación de saber qué es lo que vamos a crear y qué le vamos a decir a la gente que estamos creando.

Es cuanto quería expresar.

SEÑOR CÁNEPA.- Hemos leído la versión taquigráfica de la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración de la Cámara de Representantes en oportunidad de tratarse este tema. Desconozco si los Profesores ya concurrieron a la Comisión respectiva del Senado, pero pienso que deben opinar lo mismo.

Creo que aquí hay una confusión, aunque tal vez esté equivocado. No quise mencionar expresamente al doctor Cajarville sino que hablé de “doctrinos” en general que, en mi opinión, tienen una tarea muy difícil al expresar opiniones técnicas separándolas de las propias visiones que tengan sobre el tema. Por lo tanto, aduje -reitero, no solo se trata del doctor Cajarville- que es una tarea casi imposible.

Pensé que había dado una respuesta satisfactoria pero por lo visto no ha sido así. La naturaleza jurídica del SUCIVE es un fideicomiso de administración, como lo establece el artículo 1º. No hay ninguna duda al respecto. Mencioné como ejemplo que, incluso, se estableció un gravamen mayor ante la necesidad de un fideicomiso de la administración. De esta manera, obligamos a que sea un fiduciario profesional que esté autorizado a operar por el Banco Central cuando, en realidad, esto no hubiese sido necesario para un fideicomiso de la administración; solamente es necesario -de acuerdo a la Ley de Fideicomiso- cuando se trata de un fideicomiso de garantía o financiero. Pero, para dar mayor transparencia, garantía y seriedad al procedimiento, se crea un fideicomiso de administración. Ningún fideicomiso de administración puede fijar nada, menos un tributo. Por el solo hecho de cómo está creado, el fideicomiso no fija absolutamente nada, lo que trataremos de demostrar, de acuerdo con lo que establece la letra de este proyecto de ley.

Nuevamente se nos ha preguntado acerca del argumento del literal B) del artículo 3º cuyo acápite es muy importante y dice: “Créase la Comisión de Seguimiento del Sistema Único de Cobro de Ingresos Vehiculares (SUCIVE), la que tendrá los siguientes cometidos”, etcétera. La Comisión de Seguimiento -cuya conformación está establecida al final del artículo y con esto quiero que se entienda cuál es la voluntad política- estará integrada por cinco miembros designados por el Congreso de Intendentes, uno designado por la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y otro por el Ministerio de Economía y Finanzas. Es decir que hay una mayoría clara de integrantes del Congreso de Intendentes que, como es sabido por todos los señores Senadores, mandata a sus cinco delegados. Para que se pudiera expresar la mayoría de un sector político, se nombraron cinco integrantes: tres de la mayoría y dos que representan a la minoría. Lo expreso explícitamente. Si bien el Congreso de Intendentes mandata por mayoría, esa mayoría automática se refleja sobre la Comisión de Seguimiento, que es el consejo de administración del fideicomiso de administración. Por lo tanto, lo que crea la ley al denominar Comisión de Seguimiento es el consejo de administración del fideicomiso de administración. ¿Quién tiene, entonces, el control de este consejo? El fideicomiso es un agente fiduciario profesional; es quien hace el trabajo profesionalmente. Entonces, la respuesta es: el Congreso de Intendentes. ¿Quién mandata al consejo de administración? El Congreso de Intendentes, y luego veremos el artículo que lo mandata. ¿Y qué dice el acápite del artículo 3º? Dice: “Créase la Comisión de Seguimiento del Sistema Único de Cobro de Ingresos Vehiculares (SUCIVE)” -cuya integración tiene mayoría del Congreso de Intendentes- “la que tendrá los siguientes cometidos”. Precisamente, uno de esos cometidos es “Informar al SUCIVE” -o sea, el SUCIVE solamente recibe información, no determina nada- “los valores de aforo vehiculares, las alícuotas a aplicar sobre los mismos y todo otro elemento necesario para calcular”, etcétera. Este cometido implica la comunicación de la decisión del Congreso de Intendentes -que después vamos a explicar cómo funciona- que mandata al consejo de administración el que, a su vez, informa al fideicomisario profesional. Ese es el camino. Y ¿qué dice al final? Lo cito para que quede claro que el SUCIVE no tiene nada que ver con la fijación del valor del tributo. Este literal B), en su parte final, expresa: “de acuerdo a lo que resuelva el Congreso de Intendentes.”, o sea que la información depende de lo que haya resuelto el Congreso de Intendentes. No alcanzo a comprender -quizás por falta de información- cómo se puede interpretar de este texto que el SUCIVE, que es un simple mecanismo de administración, tenga que fijar algún valor. Luego podremos entrar en una discusión constitucional acerca de cómo fija los valores el Congreso de Intendentes y qué alcance tiene esa determinación, que es otra de las críticas que se han hecho, pero lo que debe quedar meridianamente claro -en mi opinión- es lo que expresa el literal B). La Comisión de Seguimiento, que es el consejo de administración del SUCIVE y que tiene mayoría de integrantes del Congreso de Intendentes, recibe su mandato, de acuerdo con el mecanismo que aquí se plantea, porque los fideicomisos tienen un mandatario. No olvidemos que el fideicomiso de administración nace de un contrato fideicomisario que firman las diecinueve Intendencias. Por lo tanto, los diecinueve contratantes se expresan por medio del Congreso de Intendentes, que es el que mandata a ese consejo de administración que pretende crear este proyecto de ley. Esta solución permite expresar que el SUCIVE -o sea, el fiduciario, la parte técnica- recibe la información de la Comisión de Seguimiento, es decir, el consejo de administración. A su vez, ¿quién toma la resolución? Tal como dice la parte final del literal B), “de acuerdo a lo que resuelva el Congreso de Intendentes”, no el SUCIVE ni la Comisión de Seguimiento.

Por lo tanto, desde nuestro punto de vista, la redacción del literal B) es clara: no resuelve el SUCIVE, sino que es un mecanismo de administración de una decisión tomada por un tercero -tal como funcionan los fideicomisos de administración- y la conducción de la ejecución del mandato -que nace del Congreso de Intendentes, el cual, a su vez, tiene un mecanismo para resolverlo- es a través de un consejo de administración, que tiene mayoría de integrantes del Congreso de Intendentes y no del Gobierno Nacional.

SEÑOR PASQUET.- El literal B) expresa que la Comisión de Seguimiento informará al SUCIVE los valores de aforo vehiculares, las alícuotas a aplicar sobre los mismos y todo otro elemento necesario para calcular el valor del impuesto. Quiere decir que al SUCIVE le llegan los elementos necesarios para calcular el valor del impuesto, pero ¿quién hace efectivamente ese cálculo? Más adelante, el mismo literal dice que se le indicarán también las formas de pago del tributo, así como todo otro aspecto que contribuya a la homogeneidad del monto del tributo a nivel nacional. Lo que queda librado a lo que resuelva el Congreso de Intendentes es precisamente esto: los elementos que contribuyen a la homogeneidad del monto del tributo a nivel nacional. Sin embargo, de la lectura del literal me da la impresión de que al SUCIVE se le dan todos estos datos -valores de aforo, de alícuotas y demás- para que este sea el que, en definitiva, con todos esos elementos en su poder, determine el monto del tributo. Esta es la interpretación que hago en base a la del doctor Cajarville. Si el Poder Ejecutivo entiende que no es así, me gustaría entonces que se me dijera quién determina el valor y, en consecuencia, cómo se recurre. Esta es la pregunta práctica que tengo que formular como abogado: ¿ante quién puedo recurrir y cómo lo debo hacer?

SEÑOR CÁNEPA.- Vamos a ser explícitos: el SUCIVE no fija ni determina el monto del tributo, y en nuestra opinión, del literal B) del artículo 3º no se desprende lo contrario. El procedimiento está establecido en la ley y lo que se crea aquí es una Comisión de Seguimiento, que es el consejo de administración del fideicomiso. Hay que leer toda la ley para comprenderla. El artículo 4º expresa: "Antes del 31 de octubre de cada año una Comisión conformada por delegados de los Intendentes, de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y del Ministerio de Economía y Finanzas elevará al Congreso de Intendentes una propuesta de valores de aforo vehiculares, alícuotas a aplicar sobre los mismos y todo otro elemento necesario para calcular el valor del impuesto a los vehículos de transporte (numeral 6º del artículo 297 de la Constitución de la República) correspondiente al ejercicio siguiente, las formas de pago del tributo, así como todo otro aspecto que contribuya a la homogeneidad del monto del tributo a nivel nacional".

Esta Comisión propone un valor de aforo, una alícuota a aplicar, etcétera. Recuerdo que va a haber un fideicomiso, un contrato que no está en la ley, que establece que cada Intendencia se compromete a enviar a un delegado. Reitero que esto se dice en el contrato lo cual no solo es constitucional sino jurídicamente relevante y tenemos muchos ejemplos de contratos firmados por las Intendencias donde se establecen este tipo de obligaciones.

El último inciso dice: "El Congreso de Intendentes resolverá sobre la misma antes del 15 de noviembre de cada año, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 273 y 275 y en el numeral 6º) del artículo 297 de la Constitución de la República". ¿Qué significa esto? Quien resuelve es el Congreso de Intendentes -sin perjuicio de que luego voy a decir cómo se recurre, de acuerdo con lo que dispone la ley- pero en términos prácticos la Comisión propone el valor de aforo y de alícuota, y en lo que hace al subsidio, simplemente, se realiza un cálculo matemático. De manera que se informan todos los elementos que hacen que se llegue a un valor equis, pero no se determina jurídicamente el subsidio sino que lo determina el Congreso de Intendentes por mayoría, sin perjuicio de lo que establece el propio artículo de la Constitución de la República. En caso de que existan Intendencias que no adhieran o no cumplan, podrán determinarlo por sus mecanismos cotidianos.

Insisto en que según la interpretación del doctor Cajarville es absolutamente inconstitucional lo que ya sucede desde el año 1985 a la fecha. De acuerdo con lo que he leído, el doctor Cajarville interpreta que la facultad que vota cada Junta, cada Intendente, en cada Presupuesto, para que fije la alícuota es absolutamente inconstitucional. Se podrá discutir a nivel doctrinario pero no ha habido ni una sola sentencia de la Suprema Corte de Justicia en los últimos treinta años ni un solo caso de alguien que recurriese diciendo que esa facultad que se le otorga a los Intendentes es inconstitucional.

En el año 1997 se dieron muchos ejemplos y no digo innumerables porque son diecinueve Intendentes. Existen resoluciones de las Juntas Departamentales que dicen que las resoluciones del Congreso de Intendentes serán válidas sin necesidad de ratificación, porque existe una autorización expresa de aquellas que así lo determina. Por lo tanto, en mi opinión también es peregrina la idea de que los cometidos constitucionales sean cerrados, como también lo ha sostenido el doctor Cajarville en su intervención en la Cámara de Representantes cuando se refirió al Congreso de Intendentes. La propia práctica lo ha demostrado; ha habido elementos y avances y en ningún momento se ha planteado la inconstitucionalidad, lo cual no quiere decir -y hago una digresión- que no pueda ser discutible la constitucionalidad. Estoy diciendo cómo han ido sucediendo los hechos.

¿Ante quién recurre? Ante el Gobierno Departamental porque la potestad sigue estando en él. Aquí se establece un mecanismo donde se homogeneiza el cobro, por el que la recaudación no va a un fondo; simplemente es un pasaje donde se cobra directamente; es inembargable, y el Gobierno Nacional no tiene ninguna potestad para tocar u oler el dinero que va a cada Intendencia. En la práctica, la Intendencia va a empadronar, luego comunica al fideicomiso, mediante una declaración jurada y vía contrato, a quién empadronó y va haber una única factura que dirá: "Sistema Único de Cobro de Ingresos Vehiculares" -que va a llegar a la casa de cada persona- en donde se especificará el cobro que ha sido determinado previamente por este mecanismo.

Por lo tanto, el ciudadano de un departamento puede entender -tal como puede pasar actualmente- que el valor de la patente asignado a su vehículo no es constitucional. Al respecto, hay elementos discutibles de que exista un interés directo, personal y legítimo en la fijación de la alícuota, como establece la Constitución. En ese sentido, según algún contribuyente, puede ocurrir que haya un abuso de la Administración o algo que esté fuera de algún criterio de igualdad. De todos modos, a los efectos del mecanismo no parecería que hubiese un interés directo, personal y legítimo que es necesario para accionar la inconstitucionalidad de una ley. Pero, ¿contra quién va esto? Sin duda, contra la Intendencia, que es la que adhirió a este sistema. En lo personal, no creo que sea de interés legítimo de un contribuyente criticar o accionar la inconstitucionalidad del sistema de cobro. Eso podrá hacerlo un Intendente o una Intendencia, pero no un ciudadano. De todos modos, la responsabilidad tributaria no cambia, sigue siendo la misma y, de hecho, la recaudación sigue haciéndola la Intendencia. Precisamente, la recaudación, que es lo que establece el artículo 297 con claridad -este concepto ha sido pacíficamente aceptado por la mayoría de la doctrina tributaria en los últimos veinte años- es el valor, el monto del tributo que no puede estar menoscabado por intervenciones directas del Gobierno. Lo que el Gobierno determina cuando une los compromisos de gestión son las partidas que el artículo 214 establece obligatoriamente. Pero, en este caso, la recaudación no sufre ningún menoscabo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero aclarar que tenemos varios Senadores anotados para hacer uso de la palabra y recibiremos a otra delegación más tarde. Simplemente quiero que esto se tenga presente, aunque de ninguna manera pretendemos limitar las posibilidades de expresión. Agradecemos más brevedad porque, de lo contrario, nos quedaremos sin quórum.

SEÑOR CÁNEPA.- Trataremos de mencionar brevemente todos los elementos importantes que sustentan el razonamiento del Poder Ejecutivo.

En primer término, aclaro que estamos aportando elementos jurídicos porque los de índole política ya son conocidos e indiscutiblemente tratan de aportar en este tema.

Creo que uno de los elementos más importantes para el Gobierno es el numérico, ya que justamente en ese aspecto se demuestra el enorme esfuerzo que implica este proyecto de ley en lo que tiene que ver con el alumbrado público. Esos aspectos están íntimamente vinculados por muchas razones que quisiéramos explicar.

Con respecto al Congreso de Intendentes la doctrina entiende algo que no ata al Legislador, ya que considera que se trata de un órgano constitucionalmente cerrado. Sin embargo, el Legislador puede interpretar en la ley que dicho órgano es de coordinación, porque esa es su potestad y el Parlamento es el que debe interpretar la Constitución de manera auténtica. Por lo tanto, me parece importante destacar que, con respecto al Congreso de Intendentes, se está abriendo la posibilidad de

cumplir con un mandato. La homogeneización del valor de las patentes, que fue apoyada por los diecinueve Intendentes con voluntad política expresa como decisión formal del Congreso de Intendentes -que es un órgano constitucional- en forma unánime, es parte de la coordinación de las políticas públicas. Tal como dijo gráficamente el señor Senador Pasquet, estamos viviendo una realidad política propia de Macondo en el sentido de que los diecinueve departamentos tienen valores de patente distintos. Eso demuestra específicamente la incapacidad de coordinar y fijar desde el punto de vista de las políticas públicas el valor de la patente. El Congreso de Intendentes es el órgano de coordinación de las políticas departamentales por excelencia. Por consiguiente, claramente se puede sostener que esto se inscribe en las potestades constitucionales básicas inherentes al Congreso de Intendentes, que es coordinar las políticas públicas y generar las condiciones que lleven a la unificación de criterios, que es para lo que se creó ese órgano; precisamente, así lo define el constitucionalista. Es más, el Congreso de Intendentes nos ha planteado que quiere fortalecerse institucionalmente para tener potestades de coordinación y poder generar políticas públicas coordinadas.

Disculpen que me extienda en las explicaciones, pero tengo que señalar algo importante. Este proyecto de ley está inscripto dentro de otro más amplio propuesto por el Gobierno Nacional con los señores Intendentes, debido a la obsesión que existe por la coordinación de las políticas públicas en el territorio. No hay forma de tener éxito a nivel nacional, departamental o local si no existe una íntima relación, coordinación y articulación entre las distintas responsabilidades del territorio nacional. En definitiva, en el territorio es donde está la gente a la que queremos hacerle llegar nuestras políticas públicas, que serán buenas o malas, pero será ella la encargada de juzgarlas y los señores Senadores podrán aceptarlas o criticarlas; en definitiva, lo importante es que haya una articulación y no un solapamiento. Los acuerdos como el alcanzado con UTE y lo que refiere al alumbrado público que se considera en este proyecto de ley, son avances en el camino de la coordinación de las políticas públicas que todo el sistema político y, en particular los Gobiernos Departamentales, reclaman permanentemente del Gobierno Nacional.

Otra crítica que se hizo refiere a la constitucionalidad. En cuanto a la autorización a los Intendentes -dando cuenta a la Junta Departamental- a ceder los derechos de cobro emergentes de tributos, he leído que es inconstitucional, que no se puede hacer y que la autorización, sí o sí, tiene que pasar por la Junta Departamental. Personalmente creo que esa es una opinión equivocada y voy a decir por qué. Quiero trasmitir con claridad que la Constitución establece que se necesita una autorización departamental cuando un Intendente va a endeudarse más allá de su período de gobierno. Aquí ningún intendente se está endeudando. A este respecto, la Constitución es pacífica o, por lo menos, mayoritaria. La mayoría ha interpretado que la autorización expresa, necesaria y preceptiva de la Junta Departamental se requiere cuando algún Intendente realiza algún fideicomiso, acuerdo o endeudamiento que se extienda o vaya más allá de su período de Gobierno. Este no es el caso, porque un fideicomiso de administración -estamos hablando de la ley, no del contrato- no va más allá de su período. Además, voy a señalar un antecedente: la Cámara de Representantes y el Senado de la República votaron por unanimidad -y no por el voto de la mayoría del Gobierno- en el año 2009 el artículo 5º de la Ley Nº 18.565 que creaba el Fondo de Inversión Departamental y se establecía la duración del contrato a instrumentarse. Ahí sí se generaba una deuda, porque es un Fondo de Inversión Departamental en el que debía generarse una garantía de cumplimiento de sus obligaciones; o sea que el Gobierno Departamental tenía que garantizar el cumplimiento del Fondo mucho más allá del período de gobierno departamental. El artículo 5º dice: “Autorízase a los Intendentes Municipales a constituir en garantía del cumplimiento de las obligaciones con el Fondo, la cesión de derechos de créditos de tributos departamentales, dando cuenta a la Junta Departamental”. Esto empezó a aplicarse y no ha habido ni hay ningún planteo de inconstitucionalidad. En este caso -reitero que fue votado por unanimidad en ambas Cámaras- sí podría sostener, incluso con más argumento, la inconstitucionalidad, porque podría haber un endeudamiento. Ahora bien, ¿por qué se sostiene que no es así? Porque hay un entendimiento en cuanto a que la competencia que se expresa no es exclusiva de la Junta Departamental. Esa es una posición discutible pero sostenible -en la doctrina hay varias personas que la sostienen- y eso ha sido aplicado en varios casos. ¿Qué se quiere decir con esto? Para que no se tache de inconstitucional la Ley Nº 18.565 voy a poner un ejemplo que ya ha sido planteado y al que, incluso, podrían hacérsele críticas más explícitas. Si un Intendente pasa por la Junta y firma un contrato o una deuda y lo autorizan, no se hace un control parlamentario porque esa es una potestad que tiene. La ley puede perfectamente autorizar la cesión e, incluso, algunos sostienen que la propia facultad de cesión, aun sin norma expresa del señor Intendente, es parte de sus funciones de administración que están ínsitas en su función constitucional, pero esto ya es ir al

extremo. No hay ninguna duda de que la autorización expresa es legal y eso es lo que se está estableciendo en el proyecto de ley.

El Intendente está pidiendo una autorización expresa a los señores Legisladores porque la ley dice "Autorízase a los Intendentes". Si bien hay antecedentes de que no es necesario pasar por la Junta Departamental para solicitar su firma porque no hay deuda, se entendió mejor darle el claro apoyo jurídico y por ello hay una autorización expresa en la ley para que el Intendente suscriba la cesión de los derechos de cobro. Disculpen que los aburra, pero quiero remarcar la especificidad con que se trató el tema. Nuevamente hay una cesión de derechos de cobro. Sí sería inconstitucional la cesión de la recaudación y eso no es posible porque implicaría la delegación de la potestad tributaria -que es indelegable- por parte del Gobierno Departamental, de acuerdo con lo que establece la Constitución en su artículo 297.

Hemos leído las críticas y entendemos que existen antecedentes y argumentos para dejar claramente establecido que esto es absolutamente constitucional. Si existen argumentos y elementos políticos por parte de las Juntas Departamentales, estaríamos pasando al plano de la discusión política, que también podríamos dar. Desde el punto de vista de cómo se ha trasmitido este proyecto, la voluntad, el trabajo y la conceptualización del Poder Ejecutivo y la Presidencia de la República, junto con los Intendentes, ha sido intentar hacerlo dentro del más estricto apego y respaldo a la Constitución de la República; esa fue nuestra intención, aunque quizás no lo logramos.

SEÑOR PASQUET.- Simplemente quisiera dejar una constancia. Agradezco todos los elementos que ha aportado el Prosecretario de la Presidencia, así como las opiniones vertidas, pues nos sirven para entender el propósito del Poder Ejecutivo y la forma en que ha concebido todo este mecanismo. A mi juicio, el análisis jurídico de esto dista de estar agotado pero, por las razones que ha expuesto el señor Presidente y debido a que hay otros señores Senadores que quieren hacer uso de la palabra, no voy a ahondar en el asunto. De todos modos, seguramente habrá otras instancias en el trabajo de la Comisión que nos permitan continuar con la discusión del tema.

SEÑOR CÁNEPA.- Comparto lo que señala el señor Senador porque, aun después de votado este proyecto de ley, seguramente las discusiones políticas no se agoten en la instancia parlamentaria. Simplemente quise trasmitir los elementos que tenemos para sostener nuestra posición, aunque esto, como todo, por supuesto es discutible. Quizás alguien entienda que no es correcta la interpretación y la forma en que lo hemos hecho, pero nosotros estamos convencidos de que contamos con antecedentes y nos hemos apegado a la Constitución; de todas maneras, admito que podríamos estar equivocados.

SEÑOR DA ROSA.- He escuchado las observaciones que hacía el señor Senador Pasquet y su planteo me parece muy atinado. De todos modos creo que, en general, el proyecto de ley soluciona el tema en cuanto a que, como expresó el Prosecretario de la Presidencia de la República, en el literal B) del artículo 3º se utiliza el verbo "resolver" porque dice "de acuerdo a lo que resuelva el Congreso de Intendentes". Eso se reafirma en el inciso segundo del artículo 4º cuando se establece que "El Congreso de Intendentes resolverá sobre la misma". De cualquier forma, creo que con un pequeño giro en la redacción del literal B) -no habría que cambiar nada sustancial- podría quedar más claro que la función del SUCIVE no es sustituir, ocupar o ejercer la potestad tributaria, sino limitarse al cobro de los tributos, como recién lo afirmó y reafirmó el Prosecretario de la Presidencia. Si bien podemos discutir esto después, entiendo que podría hacerse un pequeño ajuste para reafirmar claramente ese tema; indudablemente, quién ejerce o tiene la potestad tributaria es muy importante desde el punto de vista constitucional.

Tanto el Director de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto como el contador Cabrera y el Prosecretario de la Presidencia han manifestado que las tablas de aforos y las alícuotas están en proceso y que recién la semana que viene podríamos disponer de esa información. Consideramos que sería interesante tener una guía respecto a cómo impactará esta ley en el año 2012.

De cualquier manera, creo que algunos criterios generales han sido establecidos y podríamos conocerlos más allá de no disponer de los datos exactos acerca de cuáles son los valores. Realmente, me gustaría saber cómo va a impactar esto en el año 2012 respecto de los actuales valores. Me explico: las Intendencias que tengan que ajustar los valores a la suba porque, a su vez,

han bajado el valor de la patente en años anteriores, ¿tendrán que ubicarlos en los niveles superiores al de aquellas que cobran los valores más altos? Y viceversa: ¿las Intendencias que hoy tienen los valores más altos deberán bajarlos a niveles tales que se asimilen a los de aquellas que los han rebajado en los últimos años? Creo que este elemento tendría que estar definido a la hora de someter el proyecto de ley a votación del Cuerpo. Vuelvo a decir que sería importante contar con la tabla en los próximos días, antes de la votación. En definitiva, pretendo conocer los criterios generales en esta materia.

SEÑOR CÁNEPA.- Estamos de acuerdo con lo planteado por el señor Senador Da Rosa, en tanto hemos explicitado que del literal B) no se desprende otra interpretación más que la que hemos expresado. Ahora bien, si los señores Senadores entienden que sin modificar el espíritu y la esencia del proyecto de ley podría establecerse algún cambio, pediríamos que al menos se nos informara; aclaro que no estoy pidiendo que se nos consulte. De todas formas, estaríamos de acuerdo con que si eso despeja las dudas de algún miembro de la Comisión de Constitución y Legislación, bienvenido sea para aclarar y mejorar la redacción, que siempre es posible y deseable.

En cuanto al otro punto quiero realizar dos aclaraciones. El Director de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto explicó que desde antes del 1º de enero de 2012 el sistema difiere del cálculo que se hará a partir de esa fecha. Por este fenómeno, que denominamos "transición" -y así fue acordado por los Intendentes- la unificación se dará desde del 1º de enero de 2012 hacia atrás. Hasta que el último auto deje de circular, se regirá por un mecanismo específico de unificación por año, de valores únicos, etcétera. Más allá de que esta información pueda ser reiterada por el Director de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, quiero decir que esto presenta una complejidad enorme porque en los últimos años y más allá de la unificación -luego veremos su impacto- se divide en tercios de valores. Esto hace que la unificación de los autos que están en el tercio menor y en el tercio del medio bajen y suban promedialmente respecto a los de una gama más alta. Se trata de autos cuyo valor de venta hoy en el territorio nacional está por encima de los US$ 25.000 o US$ 30.000.

SEÑOR FRUGONI.- Quiero brindar algún dato más respecto a lo que fuera solicitado por el señor Senador.

En el esquema general de la transición, la nueva recaudación que vendrá a partir del 1º de enero de 2012 dependerá de cómo comience a funcionar el mercado de ventas. El hecho de que caiga o no respecto a este año, será lo nuevo con el aforo y la alícuota que fueron mencionados. ¡Ojalá sigamos vendiendo como hasta ahora!

Con respecto a la transición -es lo que tenemos más seguro como dato- un 27% estaría pagando alrededor de un 30% más y un 69% estaría pagando en el entorno de un 28% menos. Esto no quiere decir que los que paguen menos van a pagar un 28% menos; ese es el promedio, pero es una referencia a tener en cuenta. No olvidemos que aquí se están compensando algunas Intendencias, pero no se les cobra a las que son superavitarias. Por ello, el costo para el Estado será mayor que lo que se recaude: US$ 226:000.000, mientras que en el próximo año por este concepto de transición se van a recaudar US$ 205:000.000. Quiere decir que hay una diferencia de US$ 20:000.000 que, reitero, no es lo que se paga a las Intendencias, sino que es lo que se le va a aportar a aquellas que recauden menos. Entonces, insisto en que el costo para el Estado es un poco mayor y si se dieran estos escenarios sería del orden de los US$ 30:000.000. Sin embargo, la diferencia es de US$ 20:000.000, lo que indica que el resto de las Intendencias a las que se les aporta este monto estarán recaudando US$ 10:000.000 más. Esto es correcto porque servirá para corregir los puntos de equilibrio a los que hicimos referencia en el día de hoy. Evidentemente, también van a ayudar los autos nuevos que ingresen, pero hablando solamente de este escenario de transición, en dos o tres años se estaría corrigiendo esta brecha. No sé si para el señor Senador Da Rosa los números que aporté fueron claros; si no es así, vuelvo a citarlos.

SEÑOR CÁNEPA.- Quiero trasmitir a los señores Senadores -el contador Cabrera lo puede constatar- que hasta el día de hoy seguimos trabajando con todo el Congreso de Intendentes, con sus técnicos y con los de cada Intendencia. Debo señalar que hay un acuerdo para la propuesta de aforo único, pero todavía tiene que ser ratificado cuando se vote la ley. Aclaro esto en la versión taquigráfica porque no quiero que se diga públicamente que el acuerdo es un hecho, pues en términos formales todavía no lo

es. Por lo tanto, estamos de acuerdo en que el valor de aforo sería el valor del DUA de importación, sin el IVA. En realidad, se trata de una tabla muy sencilla de obtener y, al mismo tiempo, de entender por parte de todos los Intendentes, que en este tema implica una homogeneidad importante en el territorio. Este es un paso sencillo que, incluso, ya fue dado por algunos Intendentes en alguna oportunidad, pero nunca se pudo cumplir. Insisto en que esta es una propuesta del Congreso de Intendentes con la que nosotros acordamos.

El Poder Ejecutivo plantea una alícuota de 4,5%, que es la misma que se acordó por parte del Congreso de Intendentes en Paso Severino en el año 2008. Esta es una propuesta de alícuota que se está discutiendo; todavía no hay un acuerdo y el Congreso de Intendentes decidirá. Este tema se resolverá en los próximos días cuando se presenten las simulaciones con respecto a los impactos que tendrá el nuevo sistema. El agente fiduciario, es decir, la institución que está trabajando en esto está entregando las primeras simulaciones que los técnicos del Congreso de Intendentes verán para conocer el impacto que se dará el próximo año. Tal como señaló el Director de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, hay una proyección de ventas y de distribución, pero son sólo proyecciones. Sí está claro que ninguna Intendencia va a sufrir un menoscabo de sus ingresos reales de recaudación hasta diciembre de 2010. Estos son los criterios generales. Aclaro que no es público, pero nos han propuesto mantener el DUA sin IVA como base de tabla de aforo.

SEÑOR CABRERA.- Voy a complementar lo señalado por el Director de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y por el Prosecretario de la Presidencia.

En términos de trabajo, no es que la Presidencia haya determinado esta nueva fórmula de cálculo, sino que lo que hicimos fue tomar un proceso de trabajo de las Intendencias con relación a este tema y aportar una solución final. En este sentido, en el año 2008 el Congreso de Intendentes aprobó por unanimidad el modo de calcular el valor de los nuevos aforos. Esto generó, en términos generales, una rebaja importante de más del 20% en el valor de las patentes: se aplicó al valor DUA sin IVA, con la cotización al 30 de noviembre de cada año, y una alícuota de 4,5%. Anteriormente, la mayoría de los aforos se tomaban con el IVA incluido y el promedio de las alícuotas estaba en el entorno del 5,3%.

SEÑOR MICHELINI.- ¿Qué sucede con el IMESI?

SEÑOR CABRERA.- Está incluido, señor Senador.

Con respecto al nuevo cálculo, el trabajo de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y de la Presidencia de la República se enfocó en los valores anteriores porque, de mantenerse la distorsión mencionada, se generarían más desvíos en la gestión del tributo.

Otro elemento a destacar desde el punto de vista del cálculo es que la forma de trabajo adoptada ha sido bastante exigente con los diferentes organismos técnicos de las Intendencias; al día de hoy, se llevan a cabo reuniones prácticamente a diario con relación a los ajustes de esos valores. En términos de cálculo, esto permitirá llegar con una visión bastante clara al momento en que deba pronunciarse el Congreso de Intendentes y a ello estamos abocados.

SEÑOR PRESIDENTE.- Más allá del pronunciamiento del Congreso de Intendentes, dejo constancia de que el Partido Nacional no está en condiciones de votar el proyecto de ley si no dispone de la tabla de aforos y de las alícuotas porque se trata de una información fundamental no solo para nosotros sin o también para muchos jerarcas comunales, que así nos lo han transmitido. Por ese motivo pido que hagan el esfuerzo de hacer llegar esa información a la Comisión lo antes posible; de lo contrario, no se podrá cumplir con lo primero que señaló el doctor Cánepa -que compartimos totalmente- de aspirar a una mayoría política para aprobar este proyecto de ley.

SEÑOR CÁNEPA.- Me gustaría aclarar que no solo se trata de una decisión del Gobierno, del Poder Ejecutivo, porque todavía estamos en conversaciones y algunos Intendentes han transmitido la preocupación de que no conocen esos datos, más allá de que es algo que está en debate y de que hay un delegado nombrado por unanimidad del Congreso de Intendentes para informar de los avances en

el tema. De todas formas, adelanto que antes de que expire el plazo constitucional para votar este proyecto de ley haremos llegar a esta Comisión la información sobre los acuerdos a los que se arribe en lo que respecta a aforos y alícuotas, porque queremos lograr el mayor acuerdo posible. Reitero que les haremos llegar los valores de los aforos, ya que existe un acuerdo en cuanto a que se trabaje sobre la tabla del DUA sin IVA, y así lo transmitiremos cuando se acuerde definitivamente con los Intendentes, al igual que lo que refiere a la alícuota definitiva y a su impacto en los autos de 2012. En lo relativo a la tabla y a su impacto hacia atrás, será un poco más complejo llegar antes del día 15, porque se están haciendo las simulaciones con todas las Intendencias, pero les podremos dar todos los datos sobre los que se haya acordado hasta ese momento. En definitiva, como dice el proyecto de ley y afirma el contador Cabrera, quien resuelve no es el Gobierno Nacional sino el Congreso de Intendentes y los jerarcas comunales con plenas potestades.

Quería dejar constancia de nuestra voluntad de cumplir con ese pedido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Aclaro que el planteamiento no se hace solamente de nuestra parte, sino que también fue realizado en ocasión de la presencia de representantes del Congreso de Intendentes en esta Comisión.

SEÑOR MICHELINI.- Simplemente quisiera hacer una pregunta de carácter político.

Si bien este tema tiene un gran respaldo del Congreso de Intendentes, no desconocemos que es un proyecto de ley de urgente consideración fundamentado en el hecho de que el 1º de enero próximo habrá que comenzar con el cobro unificado, pero si no hay un pronunciamiento de alguna de las Cámaras -en este caso del Senado- quedará aprobado tácitamente. En la medida en que los señores Senadores del Partido Nacional y también del Gobierno hemos expresado que no votaremos el proyecto de ley si no se brinda información, podría ocurrir que resultara aprobado de forma ficta.

En definitiva, quiero saber si para el Gobierno es lo mismo que se apruebe una ley con gran apoyo -no solo del Partido de Gobierno, pero en el que por lo menos estén sus representantes- o que se sancione tácitamente, en vista de que si se modifica iría a la Cámara de Representantes y tal vez a la Asamblea General.

SEÑOR CÁNEPA.- Agradezco la pregunta del señor Senador Michelini porque considero que es muy importante.

El señor Presidente de la República expresó públicamente su voluntad en febrero -cuando fue invitado, junto con quien habla y el Director de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, al lanzamiento de las negociaciones que se iniciaron en diciembre, luego de ser votadas en enero- en el sentido de que ese era el momento para hacerlo. Y esa opinión fue compartida por el Congreso de Intendentes por entender que este año se presentaba una oportunidad histórica. Cuando se votó el apoyo a esta solución por unanimidad del Congreso de Intendentes, el señor Presidente transmitió que este asunto debía ir al Parlamento a pesar de que se aplicara otra solución a través de mecanismos administrativos, sin necesidad de que pasara por el Parlamento.

El 7 de marzo transmitimos nuestra intención de que se hiciera de esa forma y de contar con el apoyo de todos, más allá de los votos que tiene el Gobierno. Como dice el señor Senador Michelini, no escapa a nadie que cualquiera sea la solución legal, el proyecto de ley puede ser aprobado en función de la mayoría que el Gobierno tiene en ambas Cámaras. Sin embargo, desde el punto de vista político, el señor Presidente enfatizó que aspiraba a tener una mayoría importante -no la unanimidad, porque es imposible- que expresara el apoyo al proyecto de ley. En ese sentido, en la Cámara de Representantes -y previamente con los Intendentes- intentamos transmitir la voluntad de dar satisfacción a la diversidad de puntos contenidos en el proyecto de ley. Por supuesto que hay límites que luego desnaturalizan un diseño que es muy complejo, porque no se trata solo de la norma, sino también de otros puntos que también influyen, tales como el fideicomiso y el contrato, entre otros, y se debe proceder con tiempos muy acotados. Para nosotros no sería lo mismo una aprobación ficta, sino que aspiraríamos a una aprobación explícita del Senado de la República.

También quiero recordar a los señores Senadores que si este proyecto de ley no es aprobado, tampoco se tendrán resultados. No quiero que se tomen a mal mis palabras, pero el proyecto de ley incluye lo relativo a las patentes y también un tema muy importante como es el alumbrado público. La urgencia del caso obedece a que es necesario aprobar el proyecto de ley para comenzar a dar el subsidio a partir de 2012. Como sabrán los señores Senadores, el cálculo de subsidios se hace con términos anuales, desde el 1º de enero hasta el 31 de diciembre. De no aplicarse, el primer subsidio deberá tomarse al año siguiente porque no hay posibilidades para la UTE ni para el Gobierno de establecer el mecanismo de transferencias si no es por el cálculo del presupuesto anual.

Por lo tanto, además de la urgencia política, también está la relacionada con las patentes porque se necesita determinado tiempo para cumplir con los tres años de subsidio -se lo va a aumentar al 60% y luego quedará fijo en ese porcentaje para cumplir como corresponde en 2012, 2013 y 2014- y, además, porque en esta etapa estaremos en condiciones económicas y políticas de sostener la solución de la deuda.

Si el proyecto de ley no es aprobado ahora, las soluciones políticas o alguna situación pueden cambiar. Actualmente el dinero está asignado a ese fin, pero quizás más adelante se lo destine a otra prioridad.

Por lo tanto, la voluntad del señor Presidente de la República y del Gobierno en su conjunto es intentar lograr el máximo apoyo posible. Pero también es importante que este instrumento cuente con la decisión del Parlamento.

En cuanto a la información que nos solicitan, vuelvo a insistir en que no puedo dar una opinión y valoración sobre el condicionamiento de cada señor Legislador, partido o sector para votar una norma.

La tabla de aforos y de los valores de las alícuotas no son parte del proyecto de ley y, por ende, no lo definen; lo que se establece es el diseño de tales valores. Sería absolutamente inconducente e imposible que se votaran anualmente por ley los valores de los aforos o de alícuotas -los señores Senadores comprenderán que eso no existe en ninguna parte del mundo-; además, no corresponde hacerlo porque este es un mecanismo de diseño de administración de potestad de las Intendencias.

Como se nos ha planteado esa posibilidad, haremos el esfuerzo de llegar en tiempo, pero no quiero comprometerme a dar una fecha precisa porque tal vez no podamos cumplir. Seguramente, antes de la discusión del proyecto de ley en el Pleno -o cuando ustedes fijen, previo al término constitucional establecido para la aprobación en el Senado- para que no sea una aprobación ficta, como decía el señor Senador Michelini, estaremos aportando esa información a la Comisión. No nos podemos comprometer en el esfuerzo ni en el espíritu, porque estamos trabajando en este tema desde hace más de un año.

SEÑOR MOREIRA.- Hemos escuchado con atención las exposiciones realizadas.

Coincido con lo dicho en el sentido de que si bien los aforos y las alícuotas no forman parte del contenido del proyecto de ley porque no es su materia, la información sí tiene que ser objeto de nuestra responsabilidad política. Tampoco estoy dispuesto a votar algo que no conozco; si no sé los términos ni el contenido económico de la propuesta, por lo tanto, no voy a dar mi aprobación. En esta instancia se pretende crear el instrumento o procedimiento para un nuevo sistema, por lo que deberíamos contar con determinada información de la que hoy no disponemos.

Entonces, nos quedan muy pocos días para realizar este análisis; creo que el plazo constitucional vence el próximo viernes 2 de diciembre, por lo que habría trabajar en este tema durante el fin de semana si es que no se quiere que tenga lugar la aprobación ficta y definitiva, según lo expresado por el señor Senador Michelini.

En cuanto a las objeciones de tipo constitucional, quiero decir que no solo el profesor Cajarville ha formulado muy duras apreciaciones sobre la inconstitucionalidad de este proyecto de ley, sino que también lo hicieron los doctores Risso Ferrand y Luzardo, y la semana pasada en esta Comisión, también el doctor Delpiazzo. De modo que hay una parte muy importante de distinguidos especialistas en Derecho Público que opina que este proyecto de ley es inconstitucional.

No quiero debatir sobre este aspecto, simplemente señalo que no se trata de una opinión en solitario, sino del punto de vista mayoritario de quienes han concurrido a la Comisión correspondiente de la Cámara de Representantes. He leído las versiones taquigráficas y también sé que hace unos días concurrió el doctor Pérez Pérez y manifestó que el proyecto de ley podría ser constitucional, pero recalco que el doctor Delpiazzo lo destrozó; esa es la verdad. Entonces, aquí tenemos un problema.

Quiero decir, incluso, que se introdujo una modificación en la Cámara de Representantes. En el inciso segundo del artículo 4º se establece: “El Congreso de Intendentes resolverá sobre la misma antes del 15 de noviembre de cada año, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 273 y 275 y en el numeral 6º) del artículo 297 de la Constitución de la República”. Al respecto, algunos Legisladores del Partido de Gobierno han interpretado que significa que una vez que se activen estos procedimientos -el de la fijación por parte de la mencionada Comisión de cinco miembros y la aprobación del Congreso de Intendentes- esto necesariamente debe contar con la aprobación de la Junta Departamental por lo que determinan los citados artículos de la Constitución de la República.

Esto también se dijo en esta misma Comisión e, incluso, está abierto un proceso de negociación, justamente, para que se determine que esto tenga un pasaje por las Juntas Departamentales, sin lo cual las contingencias futuras en materia de inconstitucionalidad -vía acciones legales o recursos de lesión de autonomía por parte de alguna Junta Departamental- parecen ser bastante previsibles.

Los representantes de la Mesa del Congreso de Intendentes estuvieron aquí el lunes y nos señalaron dos temas en los cuales tienen coincidencias. Al margen de que el señor Prosecretario ha dicho que el tema quedó absolutamente laudado en el Congreso, alcanzándose un acuerdo total en cuanto al procedimiento y demás, cuando concurrieron sus representantes manifestaron que les parecía que esto debía considerarse en las Juntas Departamentales. Esto lo afirmaron los tres Intendentes que concurrieron y no solamente los de las Intendencias que cobran las patentes más baratas -es decir, las de San José y Colonia- sino también el propio Presidente de ese Congreso, que en ese aspecto no mostró discrepancias.

Este no solamente es un tema de constitucionalidad sino también de representatividad, ya que las Juntas Departamentales están integradas por representantes de todas las colectividades políticas -o, al menos, de las mayoría de ellas- y, por lo tanto, tienen una representatividad que emerge del voto popular. De modo que esto daría una legitimidad mucho mayor y consensuaría mucho más este proyecto de ley.

Reitero que eso fue lo que manifestaron aquí los mencionados Intendentes y simplemente habría que leer las versiones taquigráficas correspondientes para constatarlo.

Otro tema en el que hicieron un muy especial hincapié fue en el de la derogación de la ley que establece como lugar de empadronamiento el del domicilio o de la ocupación o actividad habitual o predominante. También en eso insistieron enormemente diciendo que, de otra forma, nuevamente estaríamos el 2 de enero del año próximo volviendo a asistir a una guerra de patentes en la cual algunos departamentos -léase Montevideo y Canelones, que tienen evidentemente mucha fuga de vehículos hacia otros departamentos- estarían parando contribuyentes para decirles que no tiene sentido tener empadronado el auto en otro lugar y que se expone a que se le apliquen las sanciones previstas en la ley.

Esta es una preocupación muy grande; diría que prácticamente como condición plantean que se tome el 1º de enero de 2012 para que entre en vigencia esa posibilidad de fiscalización respecto de

los vehículos empadronados después o que, lisa y llanamente, se derogue esa ley que creo es de diciembre de 2007.

Reitero que estos son dos temas que fueron planteados por los Intendentes. En definitiva, somos nosotros quienes los estamos resolviendo en este ámbito; la responsabilidad es nuestra. Se nos dijo que la sustancia y el contenido del acuerdo serían determinados por el Parlamento Nacional y con estas mismas palabras fue lo que claramente se nos solicitó. Las dos condiciones que se establecían fueron el pasaje por las Juntas Departamentales y la derogación de la ley, o determinar que esto se aplicará a los vehículos empadronados después de 2012. Reitero que esta fue la expresión de voluntad del Congreso de Intendentes, órgano coordinador en esta materia.

Asimismo, aquí se prevé un aumento en la tasa del IMESI para los vehículos nuevos o, por lo menos, es lo que se ha dicho. Si no recuerdo mal, la última parte del artículo 10 del proyecto de ley establece que "las tasas máximas establecidas por el numeral 11) del artículo 1º, Título 11 del Texto Ordenado 1996, en la redacción dada por el numeral 11) del artículo 821 de la Ley Nº 18.719, de 27 diciembre de 2010, se incrementarán en un 30% (treinta por ciento)." Me gustaría saber cuánto va a repercutir en el precio de los vehículos.

SEÑOR CÁNEPA.- Un 6%.

SEÑOR MOREIRA.- También me genera dudas el tema de los autos nuevos -que ya lo explicaron- aunque el 6% no es poca cosa.

Volviendo al otro punto agradecería que se tuviera en cuenta el pasaje por las Juntas Departamentales si ustedes creen que eso sumaría a este proyecto de ley.

Con respecto al tema de UTE, no entiendo por qué tiene que estar contenido en este proyecto de ley; perfectamente podría haberse establecido en otro diferente. En cuanto al endeudamiento crónico con este Ente, no me siento incluido en esa denominación porque hubo varias Intendencias que le han pagado a UTE con regularidad y han hecho enormes esfuerzos para tratar de sanear esta situación. Es cierto que el departamento de Colonia tiene una deuda con ese organismo. Incluso el ex Intendente Chiruchi ha hecho especial hincapié en que eso significa desalentar a los buenos pagadores. Eso es así. Si bien coincido en que hay que ayudar a las Intendencias y felicito al Gobierno por esta iniciativa, entiendo que no tiene por qué estar incluido este tema de UTE en este proyecto de ley.

Quería hacer esta consideración, además, porque las tasas del alumbrado público muchas veces no satisfacen el costo del mismo ya que UTE siempre se negó, entre otras cosas, a considerar a las Intendencias como grandes consumidores. Recuerdo haber tenido varias discusiones debido a que por una reglamentación tarifaria de UTE hay que estar conectado en un solo lugar. Entonces, así como el doctor Cánepa es un defensor entusiasta de este proyecto de ley, yo me permito defender algunas injusticias que son históricas. Muchas veces, el hecho de que la recaudación no cubra la tasa del alumbrado público se debe a que esta última está ligada al cobro de la Contribución Inmobiliaria. A veces, asistimos a departamentos que tienen una alto índice de incumplimiento de sus tributos y es por ello que el dinero no alcanza. Es cierto -como decía el doctor Cánepa- que cuando el consumidor común no paga, UTE le corta el suministro, pero no procede de la misma forma con las Intendencias ya que no puede dejar a la ciudad a oscuras. Si bien esto es lógicamente así, muchas veces la deuda se origina por la altísima morosidad que se registra en algunos departamentos donde, como decía, las tasas del alumbrado público están ligadas a la Contribución Inmobiliaria. Es decir que quien no paga la Contribución Inmobiliaria, tampoco paga el alumbrado público. Esto es lo que pasó, históricamente, en muchas Intendencias.

Al margen de lo que he expresado, me gustaría conocer la apreciación del Poder Ejecutivo sobre las consideraciones realizadas por el Congreso de Intendentes.

SEÑOR CÁNEPA.- Se han hecho varios señalamientos, algunos de los cuales compartimos, aunque no quisiéramos entrar en un debate en ese sentido. Sí nos gustaría dejar constancia de nuestro punto

de vista sobre algunas de las apreciaciones que se han realizado.

Hemos hecho estas propuestas en conjunto debido al esfuerzo económico que está haciendo el Gobierno Central para resolver problemas. Si recuerdan el inicio de mi intervención, esto viene enrabado con un pedido expreso por parte de los Intendentes al señor Presidente de la República relacionado con cinco temas que pusieron sobre la mesa en forma unánime. Este Gobierno ha hecho en esfuerzo enorme para atender ese pedido expreso y contribuir a la búsqueda de soluciones que implican, también, un esfuerzo de toda la sociedad uruguaya para transferir fondos y recursos que permitan resolver problemas de larga data. A su vez, se dijo que políticamente iban en conjunto -que quede claro que este no es un chantaje- porque el esfuerzo que implicaba solucionar un tema tenía que corresponderse con lograr acuerdos en todos los asuntos. Así fue planteado -no en el proyecto de ley, sino en la hoja de ruta del día 7 de marzo y en la primera discusión que tuvo lugar en diciembre de 2010- por la gran mayoría de los Intendentes. Confieso que no leí las versiones taquigráficas -confío en que el señor Senador Moreira me haya podido trasmitir la posición del Congreso de Intendentes con respecto al tema- pero sé que concurrieron, en nombre de la Mesa, el doctor Gonzalo Carámbula, Presidente del Congreso de Intendentes, y el doctor Walter Zimmer, además del Intendente José Luis Falero, como invitado. Por supuesto que las Comisiones del Senado de la República tienen todo el derecho de invitar a quienes consideren pertinente, pero quienes participan y hablan en nombre del Congreso de Intendentes son los integrantes de su Mesa.

Más allá de esta digresión menor, aunque importante desde el punto de vista político, quisiera hacer algunas puntualizaciones. Tal como dije en mi intervención, hay cinco de diecinueve Intendencias que están al día con UTE; tanto Montevideo como San José siempre han estado al día. No dije que todas tienen endeudamiento crónico; y cuando digo “endeudamiento crónico” no quiero significar que no hayan firmado algún convenio o cumplido alguna etapa, pero en los últimos 25 años la gran mayoría de la Intendencias -hoy solamente cinco de diecinueve- han logrado cumplir con los convenios o estar al día, incluso, en el pago de lo corriente. Como el señor Senador Moreira sabe -por tener experiencia como Intendente- más allá de la deuda, se puede estar cumpliendo con el convenio y no estar pagando lo corriente, lo que genera otra serie de problemas.

Esto es tan importante que, de hecho, con el valor del subsidio se llega al valor que los Intendentes entienden que deben pagar por considerarse grandes consumidores. Históricamente UTE, a pesar de haber tenido administraciones de distinto color político -con todos los partidos políticos que han gobernado este país- se ha mantenido en la misma posición. Al igual que han hecho todos los Presidentes y los Directorios de UTE, este -integrado también por la oposición- entiende por unanimidad -con algunos ex Intendentes- que no son grandes consumidores. Este debate no concluía por ese camino, por eso elaboramos este proyecto de ley y aumentamos el 60% del subsidio, y por esa razón estamos pagándolo, porque no es correcto que sea un estímulo para los que no son buenos pagadores.

Reitero: todos los Intendentes pasarían a cobrar el 30% de subsidio -mediante este proyecto de ley se les aparta la deuda- pero el 10% del primer año, que es bastante, solo lo van a recibir las Intendencias que están al día -o sea, cinco- porque en el caso de las otras, ese 10% se aplica al pago de la deuda. Por lo tanto, el estímulo al que van a tener acceso los buenos pagadores es un 40% de subsidio y quienes no han podido cumplir -no quiero utilizar la expresión “malos pagadores” porque creo que no es correcta, además de que puede resultar injusta por lo que implica desde el punto de vista jurídico- van a recibir un 30% de subsidio durante el primer año. Esto está enrabado con algo mucho más importante que la deuda: por primera vez en la historia va a haber un plan nacional director de eficiencia energética acordado entre UTE y los Intendentes para lograr el subsidio, tal como establece este proyecto de ley. Aspiramos a que al finalizar este Gobierno, cuando lo entreguemos el 1º de marzo de 2015 -a quien la ciudadanía decida que tiene que tomar la nueva responsabilidad a partir de esa fecha- seamos el primer país de América Latina con eficiencia energética en el alumbrado público de todo el territorio nacional; por lo menos, creemos que tenemos un plan con todas las Intendencias para lograrlo. Al mismo tiempo, pretendemos mejorar los índices de medición -discusión que plantea el señor Senador Moreira- ya que este proyecto de ley brinda los instrumentos para resolver el problema, tan largamente debatido, sobre las razones por las cuales hay o no medición.

Pero al mismo tiempo y refiriéndonos al tema central, que pase o no por la Junta no está en discusión y voy a dar nuestra opinión. Si se lee con atención el proyecto de ley cuando dice que resolverá el Congreso de Intendentes, para que eso tenga validez cada Intendente deberá contar -lo cual ya tiene- con la autorización de la Junta. No hay nada más allá de lo que hoy existe; actualmente, diecisiete de los diecinueve Intendentes cuentan con la autorización expresa de la Junta para la aplicación de la alícuota. Algunos de los constitucionalistas o administrativistas que han concurrido a este ámbito sostienen que esa práctica que han tenido todos los Intendentes de todos los partidos en los últimos veinticinco años -y no quiero citar a ninguno de los ex Intendentes que están aquí porque lo han votado bajo sus administraciones- es inconstitucional, como lo son las facultades que se votan en este Parlamento normalmente. Desde el punto de vista estrictamente técnico pueden ser inconstitucionales, lo cual puede ser porque no está totalmente definido. Pero todos los Intendentes menos dos tienen esa potestad. A su vez, los diecinueve Intendentes cuentan con una norma de su Presupuesto -si no es así que lo digan- que se vota anualmente -y en algunos casos para el período de Gobierno- que dispone que las decisiones de la Junta autorizan expresamente al señor Intendente en el sentido de que las resoluciones del Congreso de Intendentes sean internas y con validez en el departamento.

El inciso final del artículo que hoy cité dice que el Congreso de Intendentes resolverá sin perjuicio de lo que establezca la Constitución de la República; el Intendente deberá tener la autorización para que esta decisión sea válida para el departamento. Cada Junta Departamental lo evaluará en el momento en que el Intendente haya firmado este contrato. En algunos casos, las Juntas lo notificarán y en otros lo pondrán a votación por razones políticas pero no por necesidades jurídicas. Cada uno sabrá cuáles son las responsabilidades que tiene en este tema.

Tal como está redactado el proyecto de ley no obsta ni impide que los Intendentes pasen por la Junta si lo consideran política o jurídicamente necesario. Creemos que no es necesario desde el punto de vista jurídico pero sí político, de acuerdo a lo que trasmiten algunos Intendentes. Tal como está el diseño institucional actual, cuentan con la autorización correspondiente.

Por último, respecto a la ley que se votó en el 2008 -que fijó el empadronamiento por domicilio- los mismos Profesores que fueron citados aquí -y puedo traer las versiones taquigráficas que así lo atestiguan- la tildaron de inconstitucional.

(Interrupción del señor Presidente de la Comisión que no se escucha.)

Señor Presidente: permítame dejar la constancia en la versión taquigráfica. Si se leen las versiones taquigráficas de la Cámara de Senadores y de la Cámara de Representantes en que se trató este proyecto de ley, los mismos profesores citados -en los últimos años las Cátedras han cambiado muy poco- señalaron bastantes cuestionamientos constitucionales. Hubo un recurso de inconstitucionalidad y la Suprema Corte de Justicia resolvió que la ley es absolutamente constitucional.

SEÑOR MOREIRA.- Si, pero fue 3 a 2.

SEÑOR CÁNEPA.- Por suerte, hay un artículo que establece que no sea el Poder Ejecutivo, el Poder Legislativo ni la doctrina la que determine la constitucionalidad de una ley. En ese sentido, la Suprema de Corte de Justicia definió claramente que esa ley es absolutamente constitucional; ese va a ser el ámbito donde cualquier duda con respecto a la constitucionalidad de una norma se dirimirá si alguien entiende que sea necesario.

Quiero decir que la voluntad del Poder Ejecutivo es buscar desde el Gobierno nacional -lo expresé hoy porque el señor Senador Michelini lo preguntó- todos los elementos que impliquen un acuerdo

SEÑOR PRESIDENTE.- La verdad es que la voluntad no se nota.

SEÑOR CÁNEPA.- Se nota porque estamos diciendo que estamos dispuestos a hacer algunos cambios.

Respecto a la propuesta relativa a modificar la vigencia de la fiscalización que está establecida en el domicilio de empadronamiento -que figura en el proyecto de ley a que hace referencia el señor Senador Moreira- estaríamos dispuestos a evaluar la modificación y a conversar con los señores Senadores del oficialismo y de la oposición para ver si se puede encontrar una voluntad mayoritaria. Se nos ha puesto más de una condición que ya hemos pasado a estudio de los señores Diputados y también hemos hablado al respecto con todos los Intendentes. La fiscalización de una norma es algo necesario y obvio; de lo contrario, no tiene sentido. Todos sabemos que una norma que no tiene capacidad coercitiva no puede cumplirse. Por lo tanto, quienes ejercemos la responsabilidad de hacer cumplir las leyes a nivel nacional y departamental tenemos claro ese punto. La ley establece que se tendrá derecho a fiscalizar el empadronamiento y el domicilio a partir de los empadronados en el año 2008. Si no entendí mal lo que dijo el señor Senador Moreira, se trataría de elaborar un artículo que modifique lo que se dice en esa ley y establezca que la fiscalización será para los autos empadronados a partir del 1º de enero de 2012.

SEÑOR PRESIDENTE.- No es eso lo que planteó el señor Senador Moreira.

SEÑOR MOREIRA.- Yo hablaba de la derogación lisa y llana de la ley. Los Intendentes acá hablaron de que ese podía ser el camino del medio, pero nosotros entendemos que debe derogarse la ley; esa es nuestra posición, aunque los Intendentes entienden que no debe ser así.

En cuanto al tema de la ley, yo no hablé de su constitucionalidad, porque se trata de un fallo que corresponde a la Suprema Corte de Justicia. Yo hablé de la inconveniencia de la ley y no de su inconstitucionalidad. Los Intendentes han dicho que en el año 2012 puede comenzar una nueva guerra de patentes basada en otras razones, por ejemplo, en repatriar automóviles hacia Montevideo y Canelones. Esa es la realidad.

SEÑOR CÁNEPA.- El 13 de enero se tomaron decisiones unánimes, haciendo la solicitud formal al Poder Ejecutivo; también las hubo el 7 de marzo con una hoja de ruta y ante eso, en esa fecha, trasmitimos en nombre del Poder Ejecutivo que, fuera cual fuera la solución, queríamos pasar por una norma legal que contara con el apoyo de la mayoría. Nuestra idea es lograr un acuerdo con el mayor apoyo posible. Por eso estamos aquí, haciendo un esfuerzo para tratar de encontrar un punto de acuerdo, pero para eso tiene que existir voluntad política.

Creemos que la iniciativa que está a estudio plasma el gran acuerdo al que se llegó con los Intendentes y, en ese sentido, estamos dispuestos a hacer algunas consideraciones para lograr el mayor consenso posible sin modificar el diseño que permita que esto se pueda cumplir.

De todas maneras, el diseño no menoscaba la potestad constitucional de cada Intendente de no sumarse a este sistema o de no cumplir con lo decidido. Es la misma potestad que existe para hacer el pago a UTE; como se sabe, nadie va preso por no pagarle, pero eso tiene consecuencias. Esto, precisamente, fue pedido por el propio Congreso de Intendentes, fue solicitado políticamente por los diecinueve Intendentes. La posición del Congreso de Intendentes, votada por todos, es una sola. El señor Senador ha hablado de lo que han dicho dos Intendentes; en lo personal escuché a uno, pero en definitiva todos nos han trasmitido su apoyo a esta solución.

Por nuestra parte, no compartimos que se derogue la ley, pero sí estamos dispuestos a evaluar las propuestas que se formulen. Si el hacer la modificación de la vigencia de la fiscalización de la ley de empadronamiento, cambiando el artículo para que en vez de 2008 diga 2012, ayuda a que la iniciativa sea votada definitivamente por una amplia mayoría, es algo que deberán considerar y evaluar los señores Senadores que representan al Gobierno en esta Casa.

En cuanto a las Juntas Departamentales, desde nuestro punto de vista, la ley no obsta ni modifica ni cambia la decisión de los Intendentes de que esto pase por ellas, porque ya cuentan con los mecanismos necesarios para hacerlo de acuerdo con la ley.

SEÑOR MOREIRA.- Eso no es lo que yo entendí que dijeron los Intendentes, ya que ellos hablaron de un pasaje por la Junta Departamental para aprobar el nuevo régimen. Por otra parte, hay que tener en

cuenta que la autorización no sería por quince años, sino por cada período de Gobierno, y me refiero a la autorización genérica que menciona el doctor Cánepa de diecisiete Intendencias en diecinueve. En algunos casos, se está haciendo referencia a los términos del acuerdo de Paso Severino y para legitimar esto no se puede ignorar a las Juntas Departamentales ni alcanza con esa autorización genérica que, en ningún momento, consideró un régimen de esta naturaleza con sanciones de ese tipo. Estamos hablando de una realidad absolutamente diferente. A mí no me gusta para nada ese artículo, porque se le dice a la Junta Departamental que va a haber una sanción con el recorte del 40% de los fondos de las transferencias del 2014 como modo de cumplimiento coactivo de la ley. El doctor Cánepa dice que los Intendentes estuvieron de acuerdo y me consta que así es, pero no me gusta que eso esté incluido en un proyecto de ley. Con respecto al tema de UTE, considero que tendría que estar en un proyecto de ley aparte porque no tiene nada que ver con esto.

Según entendí, los Intendentes señalan que tiene que haber un pronunciamiento expreso con respecto a la vigencia de este nuevo acuerdo por parte de las diecinueve Juntas Departamentales y no basta con esa autorización genérica dada para el acuerdo de Paso Severino en el año 1997; estamos viviendo una nueva realidad.

SEÑOR CÁNEPA.- Las autorizaciones no se refieren a Paso Severino porque fueron votadas en el último Presupuesto. Hice referencia a las autorizaciones del último período de los nuevos Intendentes. Además, acabo de decir que diecisiete de las diecinueve Intendencias actuales cuentan con la autorización y no está referida, repito, a Paso Severino en el caso de las nuevas votaciones porque ese acuerdo ya no se aplicaba.

SEÑOR MICHELINI.- ¿La ley prohíbe a un Intendente -en el entendido de que es una adhesión voluntaria- que antes de firmar pase por la Junta?

SEÑOR CÁNEPA.- No, el señor Senador Michelini me ha ayudado a ser mucho más sintético en mi exposición.

Quiero dejar constancia y no para este proyecto de ley sino para cualquiera, de lo siguiente: lo que fija una ley no necesita legitimación de otro órgano.

SEÑOR LORIER.- Me gustaría que nos trasmitieran, si es posible, cuáles son aquellos segmentos de la población que van a ser beneficiados por la aplicación de esta ley. Quisiera que quedara constancia de los cálculos del análisis, sobre todo a la luz de los últimos datos obtenidos.

Con respecto a la ley de empadronamiento, me parece que el espíritu que viene animando este proceso -como se ha relatado- muestra que se quiere eliminar ese mundo de Macondo que también existe.

Por ese motivo, no estamos de acuerdo en eliminar la ley de empadronamiento de 2008. De todas maneras, en aras de avanzar en el clima que existe y a la luz de las palabras del señor Prosecretario, se podría estudiar alguna modificación. Ahora bien, partimos del hecho de que se ha ido generando confianza y se ha hecho una valoración de los acuerdos que demuestra que no sería necesaria la modificación. Sin embargo, para avanzar en ese espíritu que también debería reflejarse en el Parlamento, podría analizarse la modificación que se ha planteado y que entendemos es legítima porque las desconfianzas surgieron hace mucho tiempo y, por lo tanto, eso no se puede superar rápidamente.

SEÑOR FRUGONI.- Como ya habíamos explicado, el diseño está previendo, justamente, que los ahorros mayores se den en el primer tercio en los modelos de autos más baratos. Por el propio sistema, el valor de ese auto se está ubicando en el percentil 20, o sea del valor de cien autos es el número 20. En el percentil 40 están los autos de valor medio y en el percentil 70 los más caros. Ese mismo diseño hace que los más beneficiados, o sea el 69% de los autos -que van a pagar alrededor de un 28% menos- se encuentren en el primer tercio, que corresponde a los modelos de autos más baratos. Para los autos de valor medio se va a dar un beneficio menor. Asimismo, los más caros se colocan en el percentil 70, no solamente por un tema de justicia de pago que ya mencioné, sino porque

además fue donde se dieron las mayores distorsiones; justamente se busca corregir la dispersión que había y, además, hay que tener en cuenta que tienen mayor capacidad de pago, son autos más nuevos y más caros. Por tanto, el 69% está en un porcentaje que oscila entre el 70% y 75% en el primer tercio de modelos de autos más baratos. Estamos hablando de modelos de autos baratos y no de quiénes son sus dueños pero, de alguna forma, hay una relación directa entre los autos más populares y sus propietarios. El otro 25%, aproximadamente, está en los autos medios.

SEÑOR GAMOU.- El fallecido Xavier Cugat, gran empresario, una vez dijo que cuando debía firmar un contrato aparecían ocho abogados de un lado y de otro pero al final siempre terminaba embromado o embromando. Los otros días, cuando aquí estuvieron los Intendentes, el doctor Zimmer habló de no desatar una nueva guerra de patentes, una guerrita o una guerrilla. A su vez, el doctor Carámbula puso de manifiesto la voluntad que existía e, incluso, dijo que se había conversado con la Intendencia de Montevideo para llegar a un acuerdo con el fin de no fiscalizar. A su vez, creo que hizo muy bien el Senador Da Rosa cuando de forma muy lisa y llana expresó: "lo pasado, pisado". Por tanto, si ayuda, estaríamos dispuestos a modificar el artículo 8º, estableciendo la vigencia al 1º de enero de 2012 y cambiando la mención al año 2012 por el 2013. Lo haríamos con un sentido constructivo, aunque debo insistir en lo que dije al principio: si hay alguien que quiere hacer la guerra, la va a hacer pero esta vez tendrá un castigo porque no es menor lo del sesenta y el cuarenta. Diría de hacer un esfuerzo -como se está haciendo- para mostrarle a la ciudadanía que tener una guerra de patentes en Uruguay es el colmo. Tengamos presente lo que nos decía el Director de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto en cuanto a que en el caso de un Renault Laguna pagaba menos un modelo más nuevo que otro más viejo Todas esas cosas tienen un efecto perverso que se va reproduciendo. No estaríamos afín a derogar toda la Ley de Empadronamiento, pero si podríamos hacer un esfuerzo y, en ese sentido, aprecio mucho lo que dijo el doctor Cánepa. Si es de ayuda, podríamos discutir la modificación del artículo 8ª transformándolo, como dijo el Senador Da Rosa, en "lo pasado, pisado". Me atrevería a decir que se podría modificar el artículo 8º, pasándolo al año 2012 y en el segundo párrafo se podría cambiar la fecha del 1º de enero de 2012 por la del 31 de diciembre de 2012, por si hubo algún error.

También insisto en lo que dijo el Senador Michelini: creo que es un principio del Derecho que uno no esta obligado a hacer lo que no dice la Constitución, ni impedido de realizar lo que no prohíbe. Por tanto, nadie le va a prohibir a los Intendentes llevar esto a la Junta Departamental, lo que para mí es un tema de responsabilidad política. Creo que se han hecho esfuerzos y la bancada de Gobierno y el Poder Ejecutivo han mostrado una apertura. Lo que se ha presentado no es un "lineazo", sino que por todo el relato que hizo el señor Prosecretario de la Presidencia está claro que se trata de un proceso sobre el que se viene hablando mucho y restan pocos días para sacarlo adelante.

Quiero decir que ante la petición de algunos señores Intendentes -como los de Colonia, San José y Flores- aquí existe una muestra de buena voluntad y de buscar el mayor consenso posible en este tema. Creo que a nivel de la opinión pública hay un auténtico deseo de que esto se termine.

SEÑOR PRESIDENTE.- Simplemente quiero remitirme a lo que hablamos en ocasión de la visita del Congreso de Intendentes. Considero que allí encontrarán suficiente material como para advertir cuáles son los problemas que surgen del texto del proyecto de ley que tenemos a estudio.

Me gustaría realizar algunas consideraciones con respecto a lo que, a juicio del Partido Nacional, son los tres temas más importantes para alcanzar un entendimiento.

El primero, como bien lo expresaron los señores Senadores Da Rosa y Moreira, está referido a modificar la referencia a la forma de intervención de las Juntas Departamentales. Nosotros no compartimos esa interpretación; creemos que debería existir un pronunciamiento expreso por parte de estas y, en tal sentido, hemos ofrecido soluciones. Si ese pronunciamiento es de dos tercios, proponemos que valga para todo el tiempo de vigencia de un entendimiento de estas características, y si a ese pronunciamiento se llega por mayoría, que valga para el actual período de Gobierno, respetando así lo que consagra la Ley Orgánica Municipal.

El segundo tema, absolutamente fundamental para nosotros, apunta a distinguir entre la patente única y la guerra de patentes. Consideramos que si bien el acuerdo de patente única es loable

y constituye un objetivo que todos tenemos que perseguir, vale en la medida en que se elimine la guerra de patentes. Y la única manera de hacerlo es, a nuestro juicio, derogando la ley.

El otro día dijimos que debíamos distinguir entre dos situaciones: la del pasado y la del futuro. La del pasado se soluciona modificando el artículo de la Ley de Vehículos Automotores, que establecía un *perdona tutti* hasta 2009. La idea sería mirar hacia adelante y pensar en que lo que pasó hasta hoy muere a partir del 1º de enero de 2012. Esto vale para el pasado, pero debemos eliminar la guerra de patentes hacia el futuro. Si en el futuro -en función de lo que surge del proyecto de ley y del entendimiento alcanzado- la recaudación de las Intendencias estará marcada también por la cantidad de empadronamientos que se efectúen, tenemos que eliminar la guerra de patentes. De mantener esa Ley vigente, estaríamos dando el instrumento para que esa guerra se mantenga en el transcurso de los próximos tiempos. Por eso nosotros, desde el Partido Nacional, hemos hecho hincapié en la necesidad de modificar dicha norma, de forma tal de eliminar un instrumento de guerra. Este es el sentido en función del cual nosotros realizamos ese planteamiento.

En tercer lugar, está el tema de los aforos, sobre el que tanto hemos hablado y no es mi intención insistir. En ocasión de la visita de los representantes del Congreso de Intendentes, el Intendente Carámbula dijo -justo es reconocerlo- que es muy difícil acceder a lo solicitado, pues la fotografía que quieren no es la de 2010, sino la de 2011. Como el Ejercicio aún no ha terminado, se estaría dificultando que esa fuera la fotografía. No obstante ello, muchos Intendentes están pidiendo que sea la de 2011. No sé si esto se podrá tener presente.

Finalmente, debo decir que si lo relativo a los aforos no llega a tiempo, hay otro camino: que el Poder Ejecutivo quite el rótulo de urgente consideración que tiene el proyecto de ley, si bien, en realidad, el Gobierno tiene mayorías propias en el Parlamento como para darle aprobación. Estamos dispuestos a asumir el compromiso de aprobarlo antes del 1º de enero, porque nos consta que si le hacen modificaciones de carácter tributario deberán estar aprobadas antes de que comience el nuevo Ejercicio. A través de la Secretaría de la Presidencia de la República se puede trasmitir esa reflexión. En último caso, si los tiempos no dan, el problema se soluciona quitando al proyecto de ley el rótulo de urgente consideración para llegar a acuerdos más fácilmente y no vernos apremiados por los plazos que se imponen. Fíjense que estamos pensando en la posibilidad de que la Cámara de Senadores sesione el martes o miércoles de la semana que viene -seguramente así se hará- para tratar este proyecto de ley, por lo que para el Ejecutivo será difícil tener una respuesta para esa fecha.

Agradecemos la cortesía de que hayan concurrido a la Comisión y de informarnos acabadamente sobre el tema.

SEÑOR CÁNEPA.- Trasmito el agradecimiento de toda la delegación por invitarnos y por los aportes brindados.

Antes de retirarnos, considero importante dejar una constancia que ya he trasmitido con claridad al señor Senador Gamou, en el sentido de que la voluntad es analizar todo lo que se ha planteado. Hay temas que no son nuevos, pero que a nosotros nos han llevado más de una reunión. Independientemente del resultado, lo más importante es que el proyecto de ley sea votado y que a partir del 1º de enero haya una patente única. Estamos convencidos de que ninguna solución es perfecta; quizás en el futuro tengamos que modificarla, pero la señal política que demos a la sociedad de un acuerdo de los diecinueve Gobiernos Departamentales y el Gobierno Nacional, de un Parlamento que vote este proyecto de ley, es la que espera la gran mayoría de la ciudadanía y todos los que integramos el Gobierno, en su acepción más amplia, el Parlamento y el Poder Ejecutivo, porque estamos absolutamente de acuerdo con ese objetivo. Como dijo el señor Presidente de la Comisión, nos mantendremos en contacto y buscaremos las fórmulas para llegar a un acuerdo.

(Se retiran de Sala los representantes de la Secretaría y de la Prosecretaría de la Presidencia de la República, así como de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto.)

(Ingresa a Sala la delegación de Asara, Asociación de Arrendadoras de Autos Sin Chofer.)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión tiene el gusto de recibir a los representantes de Asara, Asociación de Arrendadoras de Autos Sin Chofer, a quienes pide disculpas por haberlos hecho esperar en virtud de que la visita de la delegación del Poder Ejecutivo para hablar del tema en consideración se extendió más de lo previsto.

De todas maneras, creo que hemos dado una rápida respuesta a la carta que enviaron hace pocos días, porque la Comisión no quiere dejar de escuchar la opinión se Asara sobre este tema.

SEÑOR MUSITELLI.- Muchas gracias, señor Presidente.

Ante todo, en mi carácter de Secretario de la Asociación, quiero presentar a los miembros de la delegación: me acompañan los señores Javier Franco y Julio Berges, que es el Presidente.

Por supuesto que deseamos agradecer la rápida respuesta y el hecho de que nos atiendan porque muchas veces nos sentimos solos, fuera del ámbito en el que se toman decisiones. Hace mucho tiempo que estamos golpeando puertas para plantear nuestra problemática, pero no hemos recibido respuestas.

La Asociación de Arrendadoras de Autos Sin Chofer -Asara- representa al 70% de lo que es nuestro rubro en el Uruguay, dado que tenemos aproximadamente seis mil autos de alquiler en las empresas asociadas y, actualmente, entre ocho y nueve mil se alquilan en el país. Lo cierto es que desde hace muchísimos años venimos padeciendo la llamada guerra de las patentes y los problemas entre las Intendencias. El único perjudicado siempre ha sido el consumidor, principalmente el turista, porque es rehén de toda esta problemática.

Esto es lo que hemos intentado plantear y, a raíz del surgimiento de este proyecto de ley, queríamos ver si se podrá contemplar nuestra actividad.

SEÑOR FRANCO.- El tema radica en que las Intendencias tienen distintas ordenanzas y, por lo tanto, estamos regulados de diferente manera.

Como decía el señor Musitelli, con la problemática generada actualmente por el costo de las patentes, a quienes detienen es a los turistas, sobre todo extranjeros, que no comprenden nada al respecto y muchas veces tampoco nosotros nos enteramos de lo sucedido. Por ese motivo es que planteamos aquí esta situación que se da sobre todo en Montevideo que, a su vez, es el departamento que presenta más complicaciones con el resto de las Intendencias en cuanto al tema de las patentes. En el caso de las empresas arrendadoras de autos la problemática no está generada solamente por el valor de la patente, sino también por la incomodidad y la demora de empadronar aquí.

Más allá del problema que existe por el valor de la patente de Montevideo y la de otras Intendencias, y si bien la ley nos comprende y nos permite trabajar de esta forma porque nos asisten derechos económicos en distintos departamentos, en reuniones mantenidas con autoridades de la Intendencia de Montevideo y con Directores de Tránsito nos dijeron que esa es la forma que ellos tienen para “molestar” -dicho esto entre comillas- y hacer que empadronemos en este departamento.

La diferencia económica es muy grande y, tal como señalaba, tenemos también la problemática referida a las ordenanzas. Montevideo es la única Intendencia que le cobra el 100% del valor de la patente a la flota. En cambio, las demás Intendencias contemplan en sus ordenanzas lo relativo a la ley de arrendadoras de vehículos sin chofer, que establece el 50%.

Volviendo al punto que mencionábamos al principio de la exposición cabe señalar que la Intendencia de Montevideo sale a fiscalizar todos los veranos y molesta es a los turistas, quienes frente al procedimiento aducen que se encuentran en el lugar donde alquilaron el auto a una empresa supuestamente internacional -como es el caso de las nuestras- y les dicen que están en un auto “trucho”.

Por todo esto es que nuestra intención es ser contemplados en esta nueva ley cuyo texto nos ha llegado y en el que no están incluidos los coches de alquiler. Montevideo no tiene una Ordenanza al respecto, pero las demás Intendencias sí. Por esa razón, nuestra intención es ser contemplados en este proyecto de ley.

SEÑOR BERGES.- En esta iniciativa tampoco están incluidos los camiones, las camionetas escolares, los *remises*, ni los coches de alquiler, por lo que nos gustaría saber si después se realizarán negociaciones individuales; por lo menos, para que nos incluyan y que haya reglamentación.

A todo esto se agrega el problema recién mencionado de que la Intendencia de Montevideo, el año pasado, fue la única que unilateralmente eliminó el beneficio del 50%. Nunca se supo por qué razón se procedió así. Mantuvimos varias reuniones para tratar ese asunto y siempre nos dicen que en algún momento lo van a solucionar; sin embargo nunca está en el Digesto Municipal y no hay ningún documento escrito que establezca el motivo.

En toda esta problemática hay otro aspecto peor. El aforo de todos los autos se calcula sobre el 4,5% del valor de compra sin el IVA. Así se calcula el aforo de todos los autos que hay en el departamento de Montevideo, salvo los autos de alquiler que sí deben pagar IVA. Quiere decir que nosotros pagamos más que un auto particular. Hemos preguntado los motivos ya que se trata de un impuesto trasladable, pero no se nos ha respondido. En definitiva, a nosotros se nos cobra el 4,5% de aforo más el IVA, lo que es increíble.

Por otro lado, todos tenemos autos empadronados en el departamento de Montevideo porque el 90% de las empresas tienen su casa central aquí. Pero también contamos con locales, por ejemplo, en Colonia, Maldonado y Río Negro. En el interior cada vez se necesitan más autos de alquiler, por lo que se están abriendo sucursales y no hay más remedio que tener autos empadronados allí. Sin embargo, los señores de la Intendencia dicen que no, que los autos deben estar empadronados en Montevideo, con lo cual volvemos a la retórica de la guerra de las patentes.

SEÑOR MUSITELLI.- Para redondear las inquietudes planteadas, quiero decir que nuestra actividad está regulada por diecinueve ordenanzas diferentes, más la reglamentación del Ministerio de Turismo y Deporte al respecto.

Podemos decir, por ejemplo, que en la Intendencia de Canelones existe una Ordenanza por la cual se exige un mínimo de vehículos para una empresa que se instale allí, pero también existe un artículo que establece que los vehículos que presten servicios en el departamento, si están empadronados en otro lugar, se les va a cobrar una sobretasa equivalente al 100% del valor de lo que tendrían que pagar por concepto de patente en ese departamento.

Según la dinámica del alquiler de autos, se puede tener cien unidades en el Aeropuerto de Carrasco y alquilarlas allí, pero las pueden devolver en Colonia o en Punta del Este; después esa unidad puede rentarse nuevamente y ser devuelta, por ejemplo, en Tacuarembó. Quiere decir que el hecho de que existan diecinueve ordenanzas distintas nos lleva a ser rehenes de ese descontrol reglamentario que nos regula hoy; esta es una realidad.

Lo del 50% de bonificación era histórico en la Intendencia Municipal de Montevideo ya que hacía muchos años la teníamos, pero a partir del 2010 nos sacaron ese porcentaje, lo que es contrario a su política de querer contar con más autos en el departamento; esto ocasionó que la gente no empadronara más en Montevideo.

En definitiva, queremos aprovechar la oportunidad del tratamiento de este proyecto de ley para que se contemple, en una norma de validez nacional, el beneficio que nosotros necesitamos y que es lo único que tenemos actualmente como incentivo en nuestra actividad. El sector turístico se ve incentivado o recibe bonificaciones en distintos rubros -por ejemplo, hotelería- mientras que hoy en día el único beneficio que recibimos para desarrollar nuestra actividad es el 50% de bonificación de la patente. Antes contábamos con otros incentivos, pero debido a un mal uso de las empresas y a un

pésimo control por parte del Estado se nos restaron beneficios, por ejemplo, la exoneración del IMESI en la compra.

Hoy lo único que pedimos es que por lo menos en este proyecto de ley se vea amparada nuestra pretensión de seguir pagando el 50% porque, de lo contrario, se complicaría más el empadronamiento de autos en Montevideo. Si paran a un turista en la calle y lo intiman, eso nos obliga a cambiar de matrícula.

Este es el planteo que queríamos hacer.

SEÑOR FRANCO.- También queremos consultar sobre determinados aspectos porque no contamos con la versión oficial y se nos ha dicho que parte de los recursos para esta nueva ley relativa a las patentes provendría del IMESI; hay que tener en cuenta que todos nosotros renovamos la flota cada 14 o 18 meses. O sea que además de volcar el pago del 100% de los vehículos a la Intendencia donde estamos empadronados, estamos comprando gran cantidad de vehículos. Por lo tanto, creemos que si se aumenta el IMESI se nos va a complicar muchísimo la renovación de la flota y nos va a dejar afuera de las tarifas internacionales. En consecuencia, tendremos que modificar en gran medida el rubro porque -como muy bien decía el señor Musitelli- si bien hubo incentivos del Gobierno para todos los emprendimientos turísticos, el alquiler de autos no se vería beneficiado por ellos. Podríamos hacer un paralelismo con la hotelería: mientras el hotel arrienda noches de cama, nosotros arrendamos días de auto; funcionamos exactamente igual. La diferencia está en que mientras el hotel nuclea todos sus problemas dentro del mismo edificio, nosotros tenemos trescientos o cuatrocientos problemas distribuidos en el país. Esta es una preocupación que nos aqueja porque somos compradores de flotas.

Si bien no tenemos conocimiento del tiempo que implica elaborar una ley, sí nos gustaría que -tuvimos una reunión con el señor Ministro al respecto, a quien agradecemos que nos hubiera recibido- mientras no se dilucide qué sucederá con la patente, los Gobiernos Departamentales fueran benevolentes con las chapas de alquiler y no nos pararan, o por lo menos que tomen el número de chapa y se comuniquen con la empresa que es, en definitiva, la responsable ante la Intendencia. El turista no tiene idea de lo que sucede; es el país el que sale perjudicado ya que invierte millones de dólares para atraerlo, más lo que nosotros invertimos en promociones, y terminamos con una gran problemática.

SEÑOR MICHELINI.- Quiero decir que -tratando de ver las diferentes inquietudes planteadas- si se aprobara el proyecto de ley se supone que la guerra de patentes no persistiría. Los invitados aducen que no están incluidos, sin embargo en ninguno de los artículos del proyecto de ley eso se especifica. Se menciona el artículo 297 de la Constitución de la República que en su numeral 6º se refiere a todos los vehículos de transporte. No veo por qué se determinaría que unos vehículos sí y otros no. En todo caso, se podría especificar cuáles no estarían incluidos, como el caso de los camiones, pero aquí también se originaría un problema en cuánto a quiénes deben pagar más o menos patente.

Por otro lado, si estuvieran incluidos creo que el problema se solucionaría porque tendrían la misma patente en todos los departamentos y, notoriamente, empadronarían los vehículos de acuerdo a sus necesidades y al gasto que pudieran ocasionar al pavimento de cada una de las ciudades.

En cuanto a tener menos valor en el cobro de patentes, es un aspecto muy difícil de contemplar en el proyecto de ley; debería surgir de un acuerdo con el Congreso de Intendentes y luego en cada Gobierno Departamental.

Con respecto al IMESI me gustaría saber si actualmente existe alguna norma vigente a través de la cual los *remises*, los autos de alquiler o los taxímetros están exonerados de este impuesto.

SEÑOR BERGES.- Sí la hay.

SEÑOR MICHELINI.- En ese caso, si nos acercaran esos elementos, podríamos estudiar un mecanismo que permitiera incluir esta clase de vehículos. Naturalmente, este asunto es muy importante para el turismo.

SEÑOR BERGES.- Existe una exoneración del IMESI para los autos de alquiler cuando su motor es mayor a 2.000 centímetros cúbicos. En ese caso, si el auto se mantiene por un término de tres años no se cobra el IMESI; si uno quisiera vender el auto dentro de los tres años, debe pagar el IMESI entero.

SEÑOR MICHELINI.- ¿No tienen ese beneficio, entonces?

SEÑOR BERGES.- Lo tenemos pero solo para autos de más de 2.000 centímetros cúbicos, que no es el auto usual en nuestro negocio. Normalmente, los autos que se alquilan son los de motores más chicos; más del 50% de los clientes alquilan autos con motores de entre 1.0 litro y 1.3 litros, que son los más baratos.

Como bien dijo el señor Musitelli, esto surgió a raíz de que habíamos estado mal regulados, tanto a nivel gubernamental como por alguna empresa que se hizo eco de la situación. Me refiero a que antes el IMESI se descontaba todo; en cambio, actualmente solo se puede descontar en el caso de vehículos de motores de más de 2.0 litros y con la única finalidad de rebajar otros aportes, o sea, el IMESI no se descuenta del precio del vehículo, sino que ese valor es rebajado de otros impuestos. Vendría a ser como una especie de IVA. Este procedimiento es correcto, es el mejor que puede haber, porque el régimen anterior -en el que el importe se descontaba directamente del precio- dio lugar a cualquier tipo de maniobra. En definitiva, este mecanismo es el más correcto, entre otros motivos, porque cuanto más uno factura, más se rebaja el impuesto. Así debería haber sido desde el primer día.

SEÑOR MOREIRA.- Creo que aquí hay dos temas nítidamente diferenciados, uno de los cuales es el de la Patente de Rodados. Sucede que hoy existen diecinueve regímenes distintos en lo que tiene que ver con ese impuesto, entonces el usuario empadrona donde más le sirve, que normalmente es donde le resulta más barato. A esto se agrega que en algunos departamentos que tienen gran actividad turística la patente es más barata, por tanto, el lugar de empadronamiento coincide con el lugar donde muchas veces se pactan los arrendamientos con los turistas, como por ejemplo, Maldonado o Colonia, aunque también Montevideo. Pero a partir de ahora la situación va a cambiar porque vamos a pasar a un régimen sin las bonificaciones especiales que establecen determinados departamentos para ciertos destinos o actividades, como el alquiler de vehículos, los taxímetros, los vehículos de transporte pesado, como los camiones, que tienen bonificaciones muy importantes y, por ende, pagan muy poco de patente. Este proyecto de ley se refiere a todos los vehículos de transporte; entonces no sé por qué algunos han hablado solo de automóviles y camionetas cuando en el texto no están diferenciados. De acuerdo a lo que hoy manifestaron los representantes del Poder Ejecutivo se va a establecer un régimen que, aparentemente, va a tener en cuenta solo los valores de tasación por franjas, según año, modelo y precio. Recién ahora me estoy dando cuenta de que podemos llegar a tener un grave problema con ustedes, con los taximetristas, con los remiseros, con el transporte colectivo de pasajeros, con los camiones y con todos los que tienen bonificaciones especiales. Por lo que escuchamos, el proyecto de ley se refiere solamente a valores de tasación y establece franjas y años, pero no tiene en cuenta la actividad. Me parece que habría que considerar esto muy especialmente e informar al Poder Ejecutivo sobre este posible problema, ya que al margen de eso, el tener o no bonificaciones en la patente se va a reflejar en las tarifas que tendrán que pagar los usuarios por alquilar automóviles sin chofer, práctica cada vez más común en los turistas, sobre todo en temporada veraniega, aunque también se da mucho en actividades empresariales. Se trata de un rubro en el que el número de usuarios se ha multiplicado enormemente.

En definitiva, lo que estamos haciendo es autorizar un procedimiento genérico mediante el cual se va a unificar el valor de la patente que cobra cada departamento. De todas maneras, por lo que hemos advertido, no se está teniendo en cuenta la variedad de usos y aplicaciones de los vehículos, en virtud de los cuales existen regímenes especiales y bonificaciones propias de cada departamento. Considero que, a lo sumo, lo que podríamos hacer es comunicar al Poder Ejecutivo nuestra preocupación o, eventualmente, ver qué modificaciones se podrían introducir al proyecto de ley para excluir actividades de esta naturaleza, que continuarían regidas por su departamento. No creo que esa sea la voluntad del Poder Ejecutivo, que lo que quiere es unificar. Se podría decir que para privilegiar no solo se debe considerar el valor de tasación del vehículo, sino también su destino, es decir, cuál va a ser su uso. Este elemento siempre se tuvo en cuenta -por lo menos en algunos departamentos- por entenderse que era relevante para el departamento la actividad, en el caso de quienes nos visitan, de los taxímetros, los ómnibus y los camiones. El propio Partido de Gobierno podría considerarlo, en el

sentido de que no solo se haga la tasación de acuerdo con el valor del vehículo, sino también por su utilización, destino y forma de uso.

Otro tema a tener en cuenta es el IMESI, que es un asunto nacional. Lo único que se ha previsto es aumentar el IMESI en un 30%; no sé cuánto va a repercutir eso en este caso, pero supongo que no debe ser poco.

SEÑOR PRESIDENTE.- Coincido con lo expresado por el señor Senador Moreira en cuanto a que el proyecto de ley va a establecer un sistema de patente única nacional que vale para todo vehículo automotor: auto, camión, camioneta, autos utilitarios o no utilitarios, que estén en régimen de *remise*, taxímetro o auto de alquiler.

También es verdad lo que nos ha trasmitido el Congreso de Intendentes en cuanto a que, a los efectos de proteger el sistema de patente única nacional, no se va a permitir que cada Intendencia tenga la posibilidad de premiar por sí misma al buen pagador u otorgarle una bonificación especial por pago contado; seguramente se establecerán criterios de buen pagador, pero con carácter general. Todo buen pagador va a tener el mismo beneficio, esté empadronado en el departamento de Artigas o en Montevideo. Es lógico deducir también -y aquí están los Intendentes que han tenido experiencia en esa materia- que se van a poner de acuerdo en el tratamiento de los taxímetros, los camiones y los autos de alquiler. Por lo tanto, tendrán que conversar sobre este tema con el Congreso de Intendentes, sin perjuicio de lo cual, tal como expresaban los señores Senadores preopinantes, nosotros podemos enviar la versión taquigráfica de esta sesión al Congreso de Intendentes, a la Secretaría y Prosecretaría de la Presidencia de la República, así como a todos los que han formado parte de esta negociación para que tengan en cuenta este planteamiento que, como decía el señor Senador Moreira, es nuevo. Me da la impresión de que, obviamente, eso se ha contemplado porque no creo que nadie esté piense en legislar olvidándose de ustedes, de los taxímetros o de los ómnibus de transporte departamental o interdepartamental.

SEÑOR GAMOU.- De acuerdo con las palabras pronunciadas recién por el señor Senador Michelini, lo que se señala en el artículo 4º con respecto a “las formas de pago del tributo” refiere al numeral 6º) del artículo 297 de la Constitución de la República que habla de vehículos de transporte en sentido genérico. Además, si seguimos leyendo el artículo 4º, a continuación se expresa: “así como todo otro aspecto que contribuya a la homogeneidad del monto del tributo a nivel nacional”, por lo que creo que el tema se reitera. Por lo tanto, coincido con el señor Presidente en cuanto a que la versión taquigráfica de esta sesión debe ser elevada a donde él mencionó.

Esto debe ser aprobado necesariamente por el Congreso de Intendentes, no va a salir año a año por ley.

Con respecto al tema de que paren a los turistas para fiscalizar, habría que hacer gestiones -que no podemos realizar nosotros- pero me atrevería a decir que este asunto se va a solucionar a partir del 1º de enero de 2012. El señor Senador Da Rosa y los Intendentes han propuesto que no sea fiscalizado todo auto empadronado hasta el 2012 porque, como se señaló, “lo pasado, pisado”. Creo que esto, en cierta forma, contempla algunos de los aspectos que les preocupan.

SEÑOR DA ROSA.- Pienso que, de cualquier manera, este tema tiene que ser planteado a nivel del Congreso de Intendentes. Si se aprueba este proyecto de ley es evidente que esto va a funcionar a ese nivel y, por lo tanto, es fundamental plantearlo allí. Por otra parte, si esto no se aprueba continuará existiendo un sistema de diecinueve regímenes diferentes y se seguirán enfrentando los mismos inconvenientes que manifiestan que han existido hasta ahora. En caso de que no se sancione una ley, para evitar ese problema habría que tratar de encontrar alguna forma de coordinación dentro del Congreso de Intendentes que permita zanjar ese problema. A mi modo de ver, con o sin ley, el tema tiene que ser manejado a nivel del Congreso de Intendentes. Si hay ley, necesariamente tiene que ser así porque se apunta a un régimen de unificación del valor de las patentes, bonificaciones, etcétera; si no hay ley, se seguirá con este sistema de diecinueve regímenes diferentes y habrá que hablar a nivel del Congreso para ver si, a través de una coordinación entre los Intendentes, se encuentra una solución que contemple los planteos que nos han hecho.

SEÑOR MUSITELLI.- El objetivo que teníamos al venir aquí se ha cumplido, ya que hemos podido plantearles nuestra inquietud, de modo que llegue al Congreso de Intendentes. El problema es que hace cerca de dos años que estamos tratando de acercarnos al Congreso de Intendentes para plantearle estos problemas, pero nunca fuimos atendidos. Tenemos pruebas escritas de solicitudes de audiencia que hicimos y nunca fueron respondidas. Creo que el hecho de que les llegue la versión taquigráfica donde se plantea nuestra preocupación significa cumplir con creces nuestro objetivo.

A veces uno puede temer a los monopolios, porque cuando se cobra lo mismo en todos lados se tiende al alza. Sin duda, el régimen actual permite que la competencia regule los precios. De todos modos, como se sabe, el emprendimiento de UPM lleva a que la empresa quiera todos los autos empadronados en Río Negro; la empresa Euforest, los quiera en Paysandú y Montes del Plata -Stora Enso- pretenda lo mismo en Colonia. Hoy en día el alquiler de autos corresponde en un 50% al turismo y el otro 50% a la actividad empresarial corporativa. Por nuestra parte, consideramos que una homogeneidad en el tema de la patente puede evitar una confrontación, pero repito que el peligro es que aumenten los costos.

En definitiva, si es posible que, a través de los señores Senadores logremos que el Congreso de Intendentes conozca nuestra preocupación, nos vamos de aquí muy satisfechos. Justamente queríamos plantear el tema; no sabemos si la solución debe encontrarse en una ley o en las ordenanzas del Congreso de Intendentes, pero a todos nos quedó claro que hay que manejar el asunto por esa vía.

SEÑOR FRANCO.- Con relación a lo que decía el señor Senador Gamou, hemos consultado a Directores de Tránsito y hemos tenido la oportunidad de hablar con algún Intendente y no nos ha quedado tan clara la respuesta. Se nos habló de una segunda etapa, de que esto no está claro o no saben, por lo que para nosotros la situación no está tan clara como la presenta el señor Senador.

SEÑOR GAMOU.- Es una propuesta que estamos discutiendo aquí, que fue presentada por el señor Senador Da Rosa. ¿Usted se refiere al tema del 2012?

SEÑOR FRANCO.- Así es, señor Senador. Acepto lo que ha señalado, pero si quienes van a decidir el asunto en el Congreso de Intendentes no tienen definido si esto se manejará en más de una etapa, obviamente nosotros, que no conocemos a fondo el tema ni podemos decidir qué hacer o no hacer, nos sentimos aislados y tenemos una gran preocupación.

SEÑOR PASQUET.- Hay un principio general del Derecho que dice que donde la ley no distingue no puede distinguir el intérprete. La norma que se nos remite es de absoluta generalidad y, entonces, no necesitan que se los incluya porque para excluirlos tendría que disponerlo expresamente. Por lo tanto, si no los excluyen están adentro como cualquier otra categoría de vehículos, por una cuestión absolutamente genérica.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nosotros no podemos dar otra información que la que surge del proyecto de ley. Se trata de una iniciativa del Poder Ejecutivo y veremos si se aprueba.

SEÑOR FRANCO.- Como bien dijo el compañero Musitelli hemos golpeado muchas puertas. Somos un rubro que aportamos muchísimo al turismo y a la economía del país pero, sin embargo, nunca somos considerados y desconozco cuál es la razón. Es importante poder charlar con los distintos señores Senadores presentes; quizás cada uno pueda tomar una iniciativa y decir: “Podemos hacer algo por esta problemática que también es parte de la economía del país”.

Agradezco en nombre de Asara que nos hayan recibido y todo lo que puedan hacer por nuestra actividad será bienvenido.

(Se retiran de Sala representantes de la Asociación de Arrendadores de Autos sin Chofer)

SEÑOR PRESIDENTE.- Nos quedaría fijar el régimen de trabajo. Consulto si no habría posibilidad de reunirnos el viernes para no esperar al martes, dado que estaríamos a tres días del vencimiento del plazo.

SEÑOR MOREIRA.- Tal vez, podríamos reunirnos el lunes.

(Se suspende momentáneamente la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR PRESIDENTE.- Dado que los señores Senadores no tienen inconveniente, la Comisión se reuniría el próximo lunes a la hora 11.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 13 y 14 minutos.)